

L'INCIDENCE
DES TARIFS DE TRANSPORT
SUR LE PRIX DE VENTE
DES PRODUITS AGRICOLES EN FRANCE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue le 15 mai 1937, à 13 heures 30.

PAR

JEAN ETLING

Président : M. ROGER PICARD, professeur.

Suffragants { MM. NOYELLE, *professeur.*
PERROUX, *professeur.*

PARIS

LIBRAIRIE TECHNIQUE ET ÉCONOMIQUE

3, RUE SOUFFLOT, 3

1937



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41551606_0012

L'INCIDENCE
DES TARIFS DE TRANSPORT
SUR LE PRIX DE VENTE
DES PRODUITS AGRICOLES EN FRANCE

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

L'INCIDENCE
DES TARIFS DE TRANSPORT
SUR LE PRIX DE VENTE
DES PRODUITS AGRICOLES EN FRANCE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue le 15 mai 1937, à 13 heures 30.

PAR

JEAN ETLING

Président : M. ROGER PICARD, professeur.

Suffragants { *MM. NOYELLE, professeur.*
PERROUX, professeur.

PARIS

LIBRAIRIE TECHNIQUE ET ÉCONOMIQUE

3, RUE SOUFFLOT, 3

1937



ABRÉVIATION

**Bulletin de la Confédération Nationale des Commerces et Industries
de l'Alimentation :**

B. C. N. C. I. A.

L'INCIDENCE DES TARIFS DE TRANSPORT SUR LE PRIX DE VENTE DES PRODUITS AGRICOLES EN FRANCE

INTRODUCTION

§ 1. — LA RÉSISTANCE A LA BAISSÉ DES PRIX DE DÉTAIL

Depuis la guerre, les consommateurs se plaignent avec toujours plus de véhémence de la vie chère. Nul n'a d'ailleurs pu définir exactement ce qu'ils entendaient par les mots de vie chère. Il nous semble que pour une période de baisse des prix comme celle qui vient de s'écouler, on peut dire que la vie chère se caractérise par la résistance à la baisse des prix de détail alors que les prix à la production baissent d'une manière sensible. Ainsi, d'après M. Braibant, la baisse du bétail a été en France de 45 % alors que les prix de la viande n'ont baissé que de 33 %. De même, le prix du blé est tombé de 160 à 65 francs en 1932, c'est-à-dire de 65 % alors que le pain n'a baissé que de 2 fr. 45 à 1 fr. 65 le kilo, donc de 30 %. Nous pourrions donner beaucoup d'autres exemples de cet ordre pour les produits français. Mais pour les denrées importées, il se produit le même phénomène : ainsi le café en 1927 valait

2 L'INCIDENCE DES TARIFS DE TRANSPORT SUR LES PRODUITS

au Havre 600 francs les 50 kilogs. En 1931, il valait 200 francs. M. Garrigou-Lagrange, dans le compte-rendu des Semaines Sociales de France de 1931, montre que pendant la même période le prix de détail n'a pas changé sensiblement : il oscillait entre 20 et 24 francs le kilogramme.

Cette discordance entre les variations des prix de gros et des prix de détail s'explique facilement. M. Jean Marchal, dans la Revue d'Economie Politique de 1931, en a donné des raisons très convaincantes. En particulier, les frais de transport restent fixes malgré la baisse des prix à la production.

§ 2. — L'ÉTUDE DE L'INCIDENCE DES TARIFS DE TRANSPORT SUR LE PRIX DE VENTE DES PRODUITS AGRICOLES EN FRANCE

Cette étude a son intérêt quand on considère les écarts qui existent entre les prix à la production et les prix à la consommation. En particulier pour les produits alimentaires, il est intéressant de rechercher quelle est la part des frais de transport dans leur prix de vente ou dans l'écart prix à la production-prix à la consommation.

En effet, les dépenses alimentaires sont importantes dans le budget des consommateurs. Les chiffres qu'on peut donner ne sont pas concordants, mais ils sont néanmoins importants. M. Braibant estime qu'elles représentent 60 % des dépenses des ouvriers, se basant sur ce point sur les études de la statistique générale de la France. Les principales dépenses seraient celles qui concernent la viande 17 %, puis le pain 9 %, les boissons 7,5 %, etc... M. Alquier, dans son essai d'évaluation des dépenses alimentaires de la France, estime que le chiffre global de 60 % est insuffisant et il prend 70 % comme pourcentage des dépenses alimen-

taires par rapport au total des salaires, et 60 % par rapport au revenu national. Au contraire, le Bureau International du Travail trouve ces chiffres trop élevés et compte que la nourriture n'entre que de 34 à 37 % dans les budgets ouvriers. Dans ces dépenses revient une part importante aux transports. On pourra rechercher de cette façon si les tarifs de transports ne sont pas trop élevés et n'empêchent pas la consommation de se développer. En alourdissant les prix des denrées indispensables, on empêche les travailleurs d'avoir le minimum de nourriture indispensable. La Société des Nations s'est préoccupée de cette question récemment et a publié le résultat de ses études dans quatre volumes sur le problème de l'alimentation. La France également a fondé un comité national d'études de l'alimentation. Celui-ci a tenu sa première séance le 2 avril 1936.

Mais si la question présente un certain intérêt, il est difficile de l'étudier à fond pour des raisons pratiques. Les prix à la production varient. Les prix de détail ne restent pas fixes (1) et des comparaisons à des époques diverses sont assez aléatoires. D'autre part, le calcul des tarifs de transports est rendu très ardu par la complication, très grande, des tarifs français de marchandises. Quant aux tarifs des transports par route, il est très difficile de se les procurer et d'en tirer des conclusions sûres.

Enfin, la dévaluation française de 1936 et la hausse des prix depuis Juin 1936 n'ont pas facilité les comparaisons de l'incidence des tarifs de transport sur le prix de vente des produits agricoles. Aussi arrêterons-nous au 1^{er} octobre 1936 l'essai que nous allons faire. S'il nous arrivera de don-

(1) Ainsi le prix de l'huile d'olives a varié entre janvier et décembre 1936 de 365 à 957 francs les cent kilogs.

ner des exemples plus récents, nous n'en tirerons aucune valeur démonstrative.

Dans une première partie nous étudierons la partie statique du problème : Quel est le pourcentage des frais de transport dans le prix des produits agricoles, et nous essayerons dans une deuxième partie de dégager les principaux éléments du côté dynamique de la question : quelle est l'influence des variations des frais de transport sur le prix des produits agricoles.

Qu'il nous soit permis de remercier tous ceux qui nous ont communiqué des renseignements ou donné de précieux conseils, en particulier :

M. Bérard qui a bien voulu nous communiquer le manuscrit de son prochain ouvrage ; M. René Mayer, vice-président du Conseil d'Administration des Chemins de fer du Nord ; le service de l'exploitation commerciale des Chemins de fer de l'Etat ; M. Ecker, de l'Office National interprofessionnel du blé ; M. Du Fretay, secrétaire général de la Confédération des producteurs de fruits et légumes ; M. Godard, rédacteur en chef de l'Union laitière ; M. Feton, secrétaire général de la Fédération Nationale du commerce du bétail ; l'Association générale des producteurs de viande ; M. Castel, député de l'Aude, membre de la Commission des boissons de la Chambre des Députés, et M. Jean Richard-Deshais, directeur général de la Société Générale des Transports automobiles industriels et commerciaux.

PREMIÈRE PARTIE

L'INCIDENCE DES TARIFS DE TRANSPORT SUR LE PRIX DE VENTE DES PRODUITS AGRICOLES

CHAPITRE PREMIER

LES TARIFS FRANÇAIS DE CHEMINS DE FER

Il est utile, avant d'étudier séparément les principales denrées agricoles, d'avoir une vue d'ensemble des tarifs de chemins de fer. Avant de dégager les quelques principes de notre tarification nous justifierons le cadre de l'essai que nous avons fait en donnant quelques chiffres sur l'approvisionnement de Paris. Puis, nous comparerons en gros les tarifs actuels avec ceux d'avant guerre. Enfin, nous mettrons en regard sommairement les tarifs français et ceux de quelques pays étrangers.

SECTION PRÉLIMINAIRE

La part des chemins de fer dans l'approvisionnement de Paris

La capitale consomme évidemment une grande partie des denrées agricoles produites en France. M. Rendu, dans

la Revue des Agriculteurs de France d'Avril 1933, a donné à ce sujet quelques chiffres. Le département de la Seine consommait en 1932, 1.350 tonnes de farine par jour. En 1931-32, il lui fallait plus de 9.500.000 hectolitres de vin et plus de 415 millions de litres de lait. Ces chiffres ne sont que des ordres de grandeur car les différentes sources statistiques auxquelles nous nous sommes référés ne concordent point. Le Journal de la Société de Statistique de Paris indiquait, en effet, pour le beurre, une consommation de 42.000 tonnes pour 1930 alors que l'Union laitière n'indique pour la même période qu'un peu moins de 27.000 tonnes. De même, la consommation en viande a atteint en 1932, 69 millions de kilogrammes.

Les chemins de fer ont une part prépondérante dans le transport de ces denrées vers la capitale. Ainsi, pour les viandes, d'après le journal de la Société de Statistique, l'Etat et le réseau du P. O. ont pour 1929 90 % des arrivages à Paris. Ce pourcentage a baissé depuis, à cause de la concurrence des transports routiers. L'Etat, en 1930, transportait vers Paris près de 50 % du lait consommé par la capitale. Pour les légumes et les fruits, les chiffres sont moindres, bien qu'importants. Ils justifient l'étude du marché de Paris pour notre travail, et l'examen des tarifs de chemins de fer qui sont souvent plus élevés que les autres moyens de transport quand ces derniers concurrencent le rail.

SECTION I

Les tarifs de chemins de fer et les impôts sur les transports de marchandises

Comme le dit M. Colson dans son cours d'Economie politique, « les prix de transport exercent une influence consi-

dérable sur le bien-être de chaque consommateur. » Il est donc nécessaire que les pouvoirs publics surveillent la tarification des transports de près.

Mais ils n'ont pu éviter une complication de plus en plus grande des tarifs de transports. Le recueil où ils sont groupés ne peut être manié sans risque d'erreur que par des spécialistes. Actuellement le tarif varie en principe suivant la distance, le poids, la vitesse et la nature du produit. Mais il y a déjà de nombreuses exceptions à ces règles. De plus, il existe des tarifs spéciaux qui se sont multipliés récemment avec la concurrence grandissante des transports routiers. Nous ne citerons que les tarifs de groupage, les abonnements et les colis agricoles. Ces derniers se développent de plus en plus chaque année.

Puisqu'on ne peut appliquer à toutes les marchandises un tarif unique qui ne pourrait être que bas à cause de leurs valeurs différentes, il est permis de demander plus de clarté dans le tarif. C'est l'intérêt même des Réseaux qui ont adopté récemment pour les transports de viande une forme très simple de tarifs.

Aux tarifs s'ajoutent les impôts sur les transports de marchandises. Ceux-ci étaient jusqu'au 1^{er} février 1937 de 10 % et 5 % suivant les cas, avec des exonérations pour de nombreux produits agricoles. La loi de finances de 1937 les a supprimés et remplacés dans certains cas par la taxe unique de 2 %. Les réseaux présentent souvent leurs tarifs, impôts non compris. Les taxes font partie intégrante du coût du transport, de même que les frais de chargement et de déchargement.

SECTION II

*Comparaison des tarifs actuels de chemins de fer
avec ceux de 1913*

Nous ne donnerons ici que quelques chiffres globaux, qui sont les moyennes des différents tarifs. Au moment de l'étude de chaque produit, nous montrerons la variation des frais de transport entre 1913 et les années récentes.

D'après la Chronique des Transports, le coefficient moyen de majoration est, pour la petite vitesse, de 5,78 ; pour la grande vitesse, de 5 par rapport à 1913. Si on prend la moyenne des tarifs, y compris les impôts, on obtient le coefficient 6. M. Godfernaux, dans ses livres sur les chemins de fer, arrive au coefficient 6,15 (1) ; il ne faut d'ailleurs pas s'appesantir sur des données de cette nature car les majorations ont été très variables suivant les produits, allant de 2,69 pour les oranges à quelquefois plus de 15 pour la viande. En général, les majorations n'ont pas été aussi fortes pour les produits agricoles que pour les autres marchandises. L'indice des prix de gros suit une évolution analogue. La hausse des tarifs n'est d'ailleurs pas un fait récent car déjà en 1902 on se plaignait des droits élevés de nos chemins de fer.

(1) D'après la Revue Générale des Chemins de fer de Mai 1934, le coefficient moyen n'était plus que de 5,6. Mais, d'après la Revue *Experta* de Juillet 1935, le coefficient est de 6,34.

SECTION III

Comparaison sommaire des tarifs français et des tarifs étrangers

1° Voici quelques chiffres montrant la différence entre chemins de fer français et étrangers pour toutes les marchandises. Déjà avant la guerre, le tarif français semblait très élevé. Le professeur Milhaud, dans les Annales de la régie directe de 1921, donnait pour la période 1904-1913, les chiffres suivants pour une tonne kilométrique en grande vitesse :

France	39,1 centimes
Autriche	21,9 —
Allemagne	20,6 —
Hongrie	19,19 —

En 1930, les chiffres semblent assez différents. Il est vrai qu'ils ont été établis par la Chambre de Commerce internationale, moins mal disposée envers les grands réseaux français que M. Edgard Milhaud.

France	24,38 centimes par tonne kilométrique.
Belgique	21, —
Allemagne	25,85 —
Italie	31,10 —
Grande-Bretagne .	41, —
Suisse	54,50 —

Si on prend les coefficients de majoration en valeur-or des tarifs marchandises, M. Calot, dans son précis de Transports commerciaux, donne (1913 = 1) :

Pour 1932, France	1,35
— Belgique	1,20
— Allemagne	1,38

10 L'INCIDENCE DES TARIFS DE TRANSPORT SUR LES PRODUITS

—	Italie	0,94
—	Angleterre	1,60
—	Suisse	1,62
—	Etats-Unis	1,55

Le professeur François-Perroux, dans la Revue d'économie politique de 1931, trouve pour la France 1,22, mais les mêmes chiffres pour l'Allemagne, l'Angleterre et la Suisse.

Il faut remarquer qu'aux Etats-Unis les tarifs ont baissé depuis 1920 alors que dans les autres pays, ils ont été souvent augmentés. Pour le bétail, si 1913 correspond à 100, en 1920, l'indice américain des prix de transports est 170, mais en 1925 et jusqu'en 1928, il est de 157. De même pour le blé, si nous prenons la même base, l'indice descend de 164 en 1920 à 148 en 1928.

Tous ces chiffres et indices n'ont qu'une valeur relative. Ils ont été établis suivant des méthodes différentes et pour toutes les marchandises.

2° Nous allons compléter les coefficient et indices généraux par trois exemples de produits agricoles.

M. Castiau, dans son étude sur les Transports en Belgique, donne pour la farine de blé, par 15 tonnes, les tarifs en vigueur au 20 janvier 1935 :

A 100 km.	Belgique	43 francs belges, à 200 km.	59,50
—	France	60,50	85,
—	Allemagne ..	60,	104,50
—	Pays-Bas ..	34,68	53,46
—	Italie	47,31	76,95

M. Jules Moch, dans le Rail et la Nation, donne les prix en francs de Germinal d'une tonne de céréales à 100 kilomètres :

France	8,64 F.
Allemagne	10,75

Italie	6,84
Suisse	14,84

pour une tonne de pommes de terre, en francs-or à 100 kilomètres :

France	8,80 F.
Allemagne	4,12
Italie	5,97
Suisse	13,72

Il est difficile de dégager une conclusion précise de ces quelques chiffres. La comparaison des tarifs de pays étrangers nécessite une extrême prudence, à cause de leurs conditions différentes d'établissement et d'application.

CHAPITRE II

LES FRAIS DE TRANSPORT QUI GRÈVENT LA VIANDE

Une part importante du budget de l'alimentation du consommateur moyen de la région parisienne, établi deux fois par mois par le Comité technique de l'Alimentation, comprend des dépenses de boucherie, de charcuterie et de poulets. Ces frais, qui varient très souvent, peuvent être regardés comme s'élevant de 20 à 22 % pour la boucherie, de 6 à 7 % pour la charcuterie, de 2 à 3 % pour les volailles. La part de la boucherie et de la charcuterie est prépondérante : elle fera l'objet de notre première section. L'étude de la volaille moins ardue et moins instructive formera notre deuxième section.

SECTION I

La viande

La consommation parisienne de viande, y compris la viande de porc, est fort importante. D'après l'Association Générale des Producteurs de viande (bulletin de documentation du 1^{er} février 1937), elle se monte à 158.000 tonnes pour 1936, en diminution, d'ailleurs, sur les années précédentes ; en 1935, elle se montait à 163.000 tonnes, fraction non

négligeable de la consommation totale de la France qui, cette année-là, s'élevait à 1.752.000 tonnes.

Les chemins de fer contribuent pour une grande part à alimenter en viandes la capitale. Pour 1935, d'après la Fédération Nationale du Commerce du bétail (Bulletin de juillet 1936), 70 % des arrivages pour le gros bétail, 44 % pour les veaux et les porcs, 50,9 % pour les moutons, étaient effectués par le fer. Les renseignements que nous allons donner et qui concernent surtout les transports ferroviaires ont donc une certaine valeur. Nous allons donner d'abord une idée de la majoration des tarifs pour la période 1934-1913 (I), puis l'incidence des tarifs de transport par rapport aux prix de vente de la viande pour l'année 1935 (II). Comme ces tarifs avaient suscité de nombreuses protestations, un abaissement important eut lieu le 12 décembre 1935. Nous en indiquerons les principales modifications (III). Enfin, nous calculerons l'incidence de ces nouveaux tarifs sur les prix de détail de la viande (IV).

Une remarque préliminaire s'impose. On peut constater les variations importantes du prix de la viande à Paris. De nombreuses statistiques les prouvent. Ainsi, M. Cambazard indique que : le prix du bifteck valait en 1914 3 fr. 80, en 1931 31 fr. 15, en 1932 21 francs le kilog. En 1934, le prix de la viande baissa alors que les tarifs de transport restaient assez élevés. En 1935, et surtout en 1936, le prix de la viande s'éleva à nouveau alors que les tarifs étaient abaissés. Aux 100 kgs, à la Villette, le bœuf extra valait 661 francs en Janvier 1936, 791 au troisième trimestre de 1936, 806 pour le quatrième trimestre et 951 en Janvier 1937. Les variations de la viande sont importantes et il ne faut pas les négliger même quand on fait des comparaisons en pourcentages.

I. LES TARIFS ENTRE 1913 ET 1934. — Les tarifs de 1913 ont été majorés à plusieurs reprises depuis la guerre. Ils étaient en 1934 si élevés que le rapport de MM. Herriot et Tardieu sur la vie chère proposait de les réduire au coefficient 5 par rapport à 1913. Ces majorations ne sont pas les mêmes si on consulte les chiffres des Grands Réseaux et les autres chiffres.

1° Une note qui nous a été communiquée par les Chemins de fer de l'Etat nous donne les différents tarifs des viandes à toutes les distances et suivant le tonnage.

Pour la viande de bœuf, par 50 kgs., le coefficient de majoration le plus élevé est 8,65 ; le plus bas, 4,32. Par wagon de 5 tonnes, les coefficients vont de 3,58 à 4,96.

Pour les autres viandes, les coefficients vont de 3,68 à 4,96 frais accessoires compris dans tous les cas.

Suivant les renseignements du réseau du Nord, le coefficient de majoration de la viande fraîche de bœuf varie de 4,9 à 100 km. par 50 kgs., à 3,4 à 800 km. par 5 tonnes. Pour la viande abattue, les majorations s'espacent entre 3,6 et 5,71.

De même la Chronique des Transports donne en 1933 les coefficients de majoration par rapport à 1913. Pour la viande fraîche, ils vont de 3,1 à 4,9. Pour la viande sur pied, de bœuf, de 4,7 à 6,3. Pour le porc, ils varient entre 4,8 et 6,4.

2° Il est remarquable de voir que de nombreuses personnes et beaucoup d'associations arrivent à des coefficients bien plus élevés que ceux des réseaux. Pour M. Mas, les tarifs de transport de la viande se sont élevés de 1.500 à 1.900 % entre 1933 et 1913. Pour la revue *Expert* de Juillet 1935, les coefficients oscillent entre 9 et 11 ; le rapport Herriot-Tardieu cite les chiffres de 7 à 19 comme coefficients d'augmentation.

Dans des cas particuliers cités par le Bulletin de la Con-

fédération Nationale des Commerces et Industries de l'Alimentation, 8 bovins à 300 km. en 1914 devaient être payés 167 fr. 10. En 1934, le tarif est porté, suivant les cas, à 1.057 fr. 58 ou 1.018 fr. 50 ; 670 veaux à 300 km. coûtaient en 1914, 122 fr. 10 ; en 1934, ils coûtaient 749 fr. 93 ou 709 fr. 68 de frais. M. Jules Moch cite des chiffres du même ordre de grandeur que M. Mas. Le Comité National de la viande va un peu moins loin et ses coefficients 1934-1913 oscillent entre 540 % et 1.520 %.

Ces chiffres sont assez différents de ceux des réseaux. Ils ne peuvent s'expliquer que par le fait que ce sont des cas particuliers défavorables alors que les résultats trouvés par les réseaux sont applicables dans des cas avantageux.

II. L'INCIDENCE DES TARIFS DE TRANSPORT SUR LE PRIX DE LA VIANDE, AVANT 1935. — Cette question a été fort débattue à la suite du rapport Herriot-Tardieu publié au *Journal Officiel* du 12 octobre 1934. Il faut remarquer que pour la viande, il n'y a qu'un seul prix à la Villette. Par conséquent, c'est du point de vue du producteur que l'incidence joue. Pour un même prix sur le marché, un éleveur ou un expéditeur éloigné touchera moins par kilog de viande qu'un éleveur plus rapproché de la capitale. Ce qui est donc intéressant, c'est la part des frais de transport dans l'écart production-consommation et non le pourcentage des mêmes frais dans la détermination du prix de vente. Néanmoins, les grands réseaux nous ont établi des statistiques montrant quelques exemples d'incidence sur le prix de détail. Nous les donnons, sans en tirer aucune conclusion.

1° *Les chiffres des Réseaux.* — Les Chemins de fer de l'Etat ont pris dans le Bulletin de la Statistique générale de la France de Juillet-Septembre 1934, les prix de vente à Paris

de diverses viandes au kilog. Ils leur ont appliqué leurs tarifs par kilogramme et ils ont calculé le pourcentage. Voici quelques-uns de leurs résultats pour un transport de 300 km., frais accessoires compris :

Pour le bœuf, le prix de vente au kilog du pot-au-feu était de 7 fr. 60, l'incidence est de 4,14 %, 3,51 %, 3,65 % ou 3,41 %, suivant le tonnage.

Le prix du kilog du bœuf à rôtir était 21 fr. 85. L'incidence, bien plus faible, ressort, suivant les cas, à 1,44 %, 1,22 %, 1,27 % et 1,18 %. Le Réseau du Nord l'estime pour la même distance, à 5,11 %.

Pour le veau, les chiffres sont différents. Le kilog de poitrine valant 11 fr. 10, l'incidence est de 2,83 %, 2,40 %, 2,83 % et 2,34 %, suivant le tonnage. Pour le quasi de veau, dont le kilog valait 22 fr. 65, l'incidence est de 1,38 %, 1,17 %, 1,38 et 1,14 %, toujours suivant le mode d'expédition. Le Réseau du Nord l'estime à 3,75 %.

Pour le mouton, le kilog de poitrine valait 5 fr. 50. Le pourcentage ressort à 5,72, 4,85, 5,72, 4,72 %, suivant les cas. Le kilog de gigot étant à 24 fr. 15, le pourcentage est de 1,30, 1,10, 1,30 et 1,07, suivant le tonnage. Le Réseau du Nord l'estime à 2,51 % en moyenne.

Enfin, pour le porc, le kilog d'échine valait, toujours à la même date, 11 fr. 85. L'incidence est de 2,65, 2,25, 2,65 et 2,19 %. Le kilog de lard étant à 7 fr. 15, l'incidence est de 4,40 %, 3,73, 4,40 et 3,63 %, suivant le tonnage. Quant au Réseau du Nord il donne 3,48 %. Sur un autre parcours, Saint-Méen-Paris-Vaugirard (416 km.), les chiffres sont du même ordre. Le prix du bœuf à la production était 3 fr. 85, aux Halles 7 fr. 50, à la consommation 14 fr. 40, le 20 février 1934. Le prix du transport ressortait à 0 fr. 36 par kilog, d'où une incidence de 2,5 % sur le prix de vente au détail.

Cette même incidence en 1913 était 2,9 %. Le prix du transport dans l'écart production-consommation était peu important. De même pour le veau, si on considère le même trajet, le prix à la production au kilog était 6 fr. 05, aux Halles de 9 francs, à la consommation de 19 francs. Le prix du transport étant 0 fr. 36, l'incidence ressort à 2 %. En 1913, elle était 2,3 %.

Un autre exemple est celui d'un porc transporté de Saint-Lô à Paris-Batignolles (312 km.). Le prix à la production était 4 fr. 60 le kilog, aux Halles 7 fr. 70, à la consommation 17 fr. 15, le 22 février 1934. Le prix du transport était 0 fr. 276. L'incidence est alors de 1,6 % alors qu'en 1913, pour le même parcours, elle était de 4,6 %.

De même, la Chronique des Transports donnait comme incidence en 1933, des frais de transport par rapport aux prix de détail, 1,64 % pour le rosbif et 2,41 % pour la blanquette.

2° *Les autres chiffres.* — Nous avons recueilli beaucoup d'exemples dont les résultats diffèrent sensiblement de ceux des réseaux. Nous allons donner les plus caractéristiques, en distinguant, pour simplifier, les viandes :

a) *Le Bœuf.* — Le Centre d'Etudes économiques de l'Alimentation, dans une brochure sur le problème de la viande, indiquait que pour la deuxième qualité les frais de transport comptaient pour 9,35 % en 1934 de l'écart production-consommation contre 5,3 % en 1913.

Le Congrès de l'Agriculture française de 1932 citait pour la deuxième qualité, les prix au kilog de 0 fr. 39 pour le transport, de 5 fr. 74 pour l'achat, de 11 fr. 27 pour le prix de vente. Le transport ressort à 7 % de l'écart production-consommation contre 8,4 % en 1913.

M. Delcasse d'Huc de Monsegou, dans son rapport au Con-

seil National économique sur la répartition des denrées alimentaires, cite le chiffre de 3,462 % comme le pourcentage des frais de transport dans le prix de vente au détail. Le prix de transport étant 0 fr. 22 et 0 fr. 17 au kilog pour la grande et la petite vitesse respectivement, impôt non compris, alors que le prix de vente en gros au kilog était 7 fr. 08.

On peut encore citer le cas d'un bœuf de 635 kgs., à 350 km., qui paie 190 francs de frais de transport pour 2.032 francs de valeur, soit 8 % du prix de détail.

M. Cambazard cite le cas d'un bœuf expédié de Nuits-sous-Ravières à la Villette (200 km.), dont le transport coûte 110 francs, ce qui représente 8 % de l'écart production-consommation.

M. Rouy, dans ses Contributions à l'étude du problème de la viande, estime que le transport coûte 40 centimes par kilog de viande de bœuf, soit 7 % de l'écart production-consommation pour l'exemple qu'il donne.

Enfin, si on prend l'exemple du rapport Herriot-Tardieu, on constate que le prix du transport du bœuf de 350 kgs. en première qualité, 377 kgs. en deuxième qualité, envoyé de 350 km. sur Paris, est de 280 francs. Pour la première qualité, les frais de transport sont de 10 % dans l'écart étudié, alors que pour la deuxième, ils sont de 10 % également. Nous pourrions donner encore une infinité d'exemples. L'incidence sera toujours différente car la distance et les cours varient. M. Pomaret, récemment, adoptait le chiffre de 3,9 %.

b) *Le Veau*. — Quelques exemples vont illustrer les considérations générales ci-dessus. Le Bulletin de la Banque Nationale pour le Commerce et l'Industrie de février 1935, donnait 3,2 % comme pourcentage des frais de transport par rapport au prix de détail. Au contraire, le rapport Delcasse

d'Huc de Monsegou donne 5,07 %. Il vaut mieux considérer l'écart production-consommation. D'après le Congrès de l'Agriculture française de 1932, les frais de transport sont 0 fr. 64 pour un écart de prix de 7 fr. 58, soit 8 %.

Pour M. Rouy, le pourcentage est de 13 % en 1934 et l'incidence de 0 fr. 65 par kilogramme.

c) *Le Mouton*. — Le rapport Herriot-Tardieu estimait à 3,5 % le pourcentage des frais de transport dans le prix de vente au détail. Le rapport Delcasse d'Huc de Monsegou donne 2,62 %.

D'après le Congrès de l'Agriculture française de 1928, les frais de transport sont de 1,5 % pour 1932 contre 3,2 % en 1913. D'autres exemples nous donnent 10 % en 1934, 12 %, 17 %, ce dernier pourcentage pour un mouton de deuxième qualité.

M. Rouy, dans l'étude précitée, donne 11 % pour un mouton de deuxième qualité.

d) *Le Porc*. — La Revue France-Transports donne l'exemple d'un porc expédié de Saint-Lô à Paris. Le prix de transport est de 0 fr. 276 et l'écart production-consommation de 12 fr. 50. Le pourcentage est de 2 %.

En résumé, on peut dire que l'incidence était, jusque 1935, très variable. Les chiffres que donne le *Temps* du 12 octobre 1935 de 19 % et 14 % comme pourcentage des frais de transport par rapport au prix de vente nous paraissent exagérés. L'incidence est plus faible que ces résultats. Il convient de remarquer qu'elle est plus forte quand on prend la deuxième qualité que quand on prend la première, ce qui était évident, puisque les transports se font pas tête et que les prix sont plus bas pour la deuxième qualité.

III. LES MODIFICATIONS DE TARIFS EN 1935. — Le rapport

Herriot-Tardieu demandait la réduction des tarifs de transport au coefficient 5 par rapport à 1913. Le 12 décembre 1935, une grande innovation eut lieu. On supprima la petite vitesse et on modifia les tarifs. Il reste trois sortes de tarifs qui varient suivant les animaux et la distance et suivant que les bêtes sont uniques, en groupes ou par wagons. De plus, presque tous les frais étaient compris dans le tarif, d'où une simplification notable.

Le tarif a été réduit pour les petits animaux jusqu'à 400 km., après, il est en augmentation sur la petite vitesse. Quant au tarif des bovins, il est en diminution. Ainsi, par tête :

à 100 km.	97 fr.	au lieu de	97 fr. 50 en G. V.
200 km.	172 fr.	—	172 fr. 75 —
400 km.	322 fr.	—	323 fr. —

Ce tarif est encore supérieur de 800 % au tarif de 1913.

De même, si on prend le tarif par wagon (un wagon contient 8 bœufs) :

à 100 km.	337 fr.	au lieu de	476 fr.	en P. V.
200 km.	825 fr.	—	637 fr.	—
400 km.	1.251 fr.	—	1.162 fr.	—
500 km.	1.368 fr.	—	1.372 fr.	—

Bien que certaines parties du tarif aient été critiquées par les usagers, il semble que ce soit là une amélioration. Ce qui est curieux, c'est que le trafic des Chemins de fer de l'Etat vers Paris, trafic qui comprend 50 % de l'approvisionnement par fer, est en diminution pour 1936 de près de 8.000 bovins par rapport à 1935.

IV. L'INCIDENCE DES TARIFS DE TRANSPORT AVEC LE NOUVEAU TARIF. — Comme le nouveau tarif est en baisse, et que les prix de vente au détail sont en hausse sensible, l'incidence a

diminué. Si nous prenons un bœuf de 600 kilogrammes à 350 km., le prix de transport revient (tarif par groupe) à :

$$177 : 600 = 0 \text{ fr. } 295 \text{ par kilog}$$

Au 15 septembre 1936, le prix de détail du rosbeaf était de 22 francs. L'incidence est alors de 1,3 %. Nous ne donnons cet exemple qu'à titre indicatif parce que les comparaisons sont des plus aléatoires, à cause des grosses variations des prix de détail.

V. CONCLUSION. — L'incidence est très variable (1). Actuellement, pour Janvier 1937, elle est plus faible qu'en 1934 car les éléments ont varié dans des sens différents. L'augmentation des frais de vente de la viande ne provient pas surtout de la majoration des frais de transport. Beaucoup d'autres causes y contribuent. Le rapport Herriot-Tardieu en donne une liste détaillée.

SECTION II

Volailles

Ici, encore, les prix de détail sont en hausse. Le prix du kilog du poulet de Touraine, adopté par la Statistique Générale de la France pour ses prix de détail, a passé du 15 décembre 1935 au 15 décembre 1936, de 15 fr. 50 à 17 fr. 20, et à 18 fr. 75 le 15 janvier 1937. L'incidence diminue donc là encore.

L'incidence varie suivant la distance. Voici quelques exemples qui vont le montrer.

(1) Les animaux ont un poids de viande nette très variable également.

1° D'après le Congrès de l'Agriculture Française de 1932, le prix de transport d'un poulet à 300 km. était de 0 fr. 30 pour un prix de vente aux Halles de 16 fr. 75. L'incidence est de 1,8 %.

2° Sur le Réseau du Nord, 1 kilog de volaille, à 450 km., paie 0 fr. 474 du prix de transport. Son prix de vente ayant été de 17 francs le kilog, l'incidence est de 2,78 %.

3° Sur le Réseau de l'Etat, 1 kilog de poulet de Pont-Rousseau à Paris-Vaugirard a payé 0 fr. 344 pour un prix de vente de 20 fr. 50, le 9 mars 1934. L'incidence est de 1,6 %, alors qu'en 1913 elle était de 2,5 %.

4° La Revue France-Transports du 15 novembre 1934, cite un exemple où pour des volailles expédiées de 400 km., l'incidence est de 1,67 % en 1934 contre 2,57 % en 1913.

Il semble que les prix de transport n'aient pas suivi les prix de détail. De Nantes à Paris, la majoration en 1933 par fer est de 4,51 à 4,58, suivant le tonnage. De Louhans à Paris, elle est de 3,61 à 3,69. Les prix de détail en 1933 sont au coefficient 5,85. L'incidence a donc pu diminuer depuis la guerre. M. Pomaret, dans son rapport pour 1937 sur le budget des Chemins de fer, l'estime, page 195, à 2,37 %, pour 450 km. Ici encore, il n'y a pas de chiffres absolus. L'incidence est faible certainement, mais variable suivant de nombreux éléments. Une réduction des tarifs ne ferait pas baisser sensiblement le prix de détail.

CHAPITRE III

LES PRODUITS LAITIERS ET LES ŒUFS

La part des dépenses de crèmerie dans le budget du consommateur moyen de la région parisienne établi par le Comité technique de l'Alimentation, n'est pas négligeable. Elle atteint presque 20 % du total. C'est dire combien il est intéressant d'étudier la part des frais de transport dans les prix de détail de ces produits.

Il convient toutefois de prendre, avant tout calcul, une précaution : c'est de noter la date des exemples pris. En effet, les produits laitiers sont affectés de mouvements saisonniers : ils baissent en été et montent en hiver. Pour l'année 1936, ces mouvements saisonniers se sont compliqués de mouvements de hausse assez nette pour le lait et de baisse pour le beurre. Il est difficile d'étudier ensemble l'incidence des frais de transport pour tous les produits. Le lait ne pouvant supporter le transport n'a qu'un marché régional. Au contraire, le beurre peut venir sur un marché d'endroits plus éloignés (voir thèse de M. le Professeur Jeanneney, *Essai sur les mouvements de prix en France depuis la stabilisation monétaire*, Paris 1936). Nous étudierons successivement le lait, le beurre, les fromages et les œufs.

SECTION I

Le Lait

La consommation parisienne est importante, 4 millions d'hectolitres en 1936 et en 1935, soit un peu moins de 10 % de la consommation totale de la France. Tous les jours, 12.000 hectolitres de lait sont consommés à Paris. Les chemins de fer contribuent pour une grande part à son approvisionnement. Le réseau de l'Etat amène à lui seul 50 % de la consommation. Les réseaux du Nord et du P. O. ont aussi une part importante dans les arrivages (en 1935, le Nord, 80.000 tonnes ; en 1929, le P. O., 70.000 tonnes). Les renseignements nous ont communiqués ces Réseaux ont donc une valeur certaine. Après avoir montré l'évolution des tarifs depuis 1913, nous montrerons quelle est l'incidence des frais de transport sur le prix de vente du lait à Paris.

§ 1. — LES MAJORATIONS DE TARIFS

Avant-guerre, les tarifs de transport du lait présentaient un caractère assez complexe. Ils variaient suivant la distance, la vitesse, le tonnage et les réseaux. En 1934, il n'y a plus qu'une vitesse, la grande vitesse et les Réseaux avaient tous le même tarif, sauf le P. O.

1° Si nous comparons le tarif de petite vitesse 1913 au tarif actuel, nous avons les majorations suivantes :

<i>Pour l'Etat, par</i>	500 kg.	de 380 à 520 %	<i>pour</i>	50 km.
—	—	de 580 à 600 %	<i>pour</i>	100 km.
—	—	de 540 à 620 %	<i>pour</i>	200 km.
—	—	de 510 à 620 %	<i>pour</i>	300 km.

—	par 2.500 kg. de 370 à 460 % pour 50 km.
—	— de 550 à 580 % pour 100 km.
—	— de 510 à 550 % pour 200 km.
—	— de 470 à 550 % pour 300 km.
—	par 4 tonnes de 490 à 580 % suivant la distance
<i>Pour le Nord,</i>	par 50 kg. de 320 à 610 % suivant la distance
—	par 500 kg. de 520 à 630 % — —
—	par 2.500 kg. de 550 à 560 % — —
<i>Pour le P.-L.-M.,</i>	par 1 t. de 420 à 680 %
—	par 4 t. de 400 à 690 %

2° Quant aux tarifs actuels de grande vitesse, ils sont, par rapport aux tarifs correspondants de 1913, dans les rapports suivants :

<i>Pour l'Est,</i>	par 50 kg. de 2,15 à 4,32
—	par 2.500 kg. de 5,32 à 5,89
<i>Pour l'Etat</i>	par 50 kg. de 2,15 à 4,32
—	par 2.500 kg. de 1,63 à 3,50
<i>Pour le Nord,</i>	par 50 kg. de 2,15 à 4,32
—	par 2.500 kg. de 3,50 à 3,96
<i>Pour le P.-O.,</i>	par 50 kg. de 4,85 à 6,05
—	par 2.500 kg. de 3,96 à 5,34
<i>Pour le P.-L.-M.,</i>	par 50 kg. de 2,94 à 4,32
—	par 2.500 kg. de 2,33 à 4,96

Le prix du lait, d'après la Statistique Générale de la France, était, en 1934, aux coefficients 5,26 pour les prix de gros et à 5,58 pour les prix de détail, légèrement supérieurs à la moyenne des majorations des tarifs.

§ 2. — L'INCIDENCE DES TARIFS DE TRANSPORT SUR LE PRIX DE VENTE DU LAIT A PARIS

1° *Les chiffres des Réseaux.* — Les Chemins de fer de l'Etat ont calculé pour Janvier 1934 et Juin 1934 le pour-

26 L'INCIDENCE DES TARIFS DE TRANSPORT SUR LES PRODUITS

centage du prix de transport par rapport au prix de vente au détail.

En Janvier 1934, le litre de lait valait 1 fr. 60 ; en Juin, 1 fr. 30. Si on prend comme poids brut du litre 1 kg. 350, le prix du transport par litre, par 2 t. 5 était :

<i>Pour le P.-O.,</i>	à 100 km.....	0 fr. 08073
— —	à 200 km.....	0 fr. 11873
—	à 300 km.....	0 fr. 15376

L'incidence est alors en Janvier 1934 :

à 100 km.....	5,04 %
à 200 km.....	7,42 %
à 300 km.....	9,61 %

En Juin 1934 :

à 100 km.....	6,21 %
à 200 km.....	9,13 %
à 300 km.....	11,82 %

Pour tous les autres réseaux, le tarif par litre était :

0,09436	à 100 km.
0,12406	à 200 km.
0,15376	à 300 km.

L'incidence est alors :

Pour Janvier 1934, à 100 km.	5,89 %	Pour Juin 1934, 7,25 %
— à 200 km.	7,75 %	— 9,54 %
— à 300 km.	9,61 %	— 11,82 %

La Chronique des Transports donne un chiffre moyen de 8,36 %.

Voyons un cas particulier, le transport de La Loupe à Paris-Vaugirard, pour 1933 (142 km.) :

Le prix à la production était 0 fr. 719.

Le prix à la consommation, 1 fr. 45.

Les frais de transport, 0,141 par 50 kgs. et 0,108 par 5 t.

L'incidence correspondante était 9 % et 7 %. La part des transports dans l'écart production-consommation de 22 % et 17 %.

En 1913, pour le même parcours, l'incidence par rapport aux prix de détail était 11 % par 50 kgs. et 6 % par 5 t., la part des frais de transport dans l'écart production-consommation de 20 % par 50 kgs. et de 10 % par 5 t.

2° *Autres chiffres.* — Une enquête menée auprès de très nombreuses coopératives en Janvier 1936 a donné les résultats suivants qui nous ont été communiqués par M. Godard, de la Confédération Générale du Lait. L'écart moyen production-consommation était estimé à 48 centimes 5 dont :

Frais de ramassage	0,0872
Pasteurisation	0,0698
Frais de transport	0,1048
Frais de répartition en ville.....	0,1396
Frais généraux	0,0838

Si nous prenons comme prix de détail du litre le chiffre de 1 fr. 30 donné par la Statistique Générale de la France, l'incidence des frais de transport par rapport aux prix de détail est 8 % et le pourcentage des frais de transport dans l'écart production-consommation est 21 %.

Les chiffres de M. Godard correspondent à ceux des Réseaux. Il est évident qu'il faut tenir compte de la distance. Il faut de plus remarquer que le prix moyen à la production est tombé très bas : 0 fr. 30 en 1935, d'après M. Braibant, donc que l'incidence des frais de transport par rapport aux prix à la production est très élevé : 47 %, si on prend le prix du transport par 50 kgs. et 36 % par 5 t. Les producteurs étaient à ce moment dans une situation difficile.

SECTION II

Le Beurre

La consommation parisienne forme ici une part moins importante de la consommation totale de la France. Cette dernière était évaluée en 1935 à 2.430.000 quintaux alors que Paris a consommé la même année, d'après la Confédération Générale du Lait, 267.000 quintaux. D'après le Journal de la Société de Statistique de 1932, la consommation parisienne était en 1930 de 42.000 tonnes et le réseau de l'Etat y contribuait pour une grande part : 33.000 tonnes. Les Statistiques du réseau de l'Etat ont donc une valeur certaine. Elles nous montrent les majorations de tarifs de 1913 à 1934 et l'incidence des tarifs de transport sur le prix de vente au détail du beurre.

§ 1. — LES MAJORATIONS DU TARIF DES CHEMINS DE FER

Entre 1913 et 1934, les coefficients de majoration sont différents suivant que les expéditions sont par 50 kgs., manutention comprise ou par wagon de 5 t. avec manutention par le commerce.

Par 50 kg., ces coefficients sont	à 100 km. de 5,17
—	— à 200 km. de 4,81
—	— à 300 km. de 4,60
—	— à 400 km. de 4,61
—	— à 500 km. de 4,57
—	— à 600 km. de 4,56
Par 5 tonnes, ils sont	à 100 km. de 4,82
—	— à 200 km. de 4,62
—	— à 300 km. de 4,55
—	— à 400 km. de 4,52
—	— à 500 km. de 4,50
—	— à 600 km. de 4,49

La Statistique Générale de la France pour 1934 nous donne les coefficients de majoration des prix de gros et des prix de détail du beurre qui sont respectivement de 4,90 et 5,47. Il semble que les tarifs ont moins augmenté que les prix de détail.

§ 2. — L'INCIDENCE DES TARIFS DE TRANSPORT SUR LE PRIX DE DÉTAIL DU BEURRE

Nous allons comparer les chiffres des réseaux et les autres chiffres.

1° *Les calculs des Réseaux.* — Les Chemins de fer de l'Etat ont pris le prix du beurre dans le rapport Herriot-Tardieu, soit 16,50 le kilog. et leur ont appliqué leurs tarifs à plusieurs distances. Voici leurs résultats :

Par 50 kg., l'incidence à	300 km.	est 2 %
—	à 400 km.	2,56 %
—	à 500 km.	5,12 %
Par 5 tonnes, l'incidence à	300 km.	est 1,92 %
—	à 400 km.	2,34 %
—	à 500 km.	2,64 %

Ils ont également pris un exemple particulier, celui d'un kilogramme de beurre de Valognes à Paris-Batignolles, le 5 mai 1934 (372 km.). Le prix à la production était de 10 fr. 60, le prix à la consommation, 20 francs (aux Halles, le prix était 12 francs). Les frais de transport étaient, par 50 kgs., de 0 fr. 347 par kilogramme, et, par 2 t., de 0 fr. 212. L'incidence correspondante était de 1,7 % par 50 kgs. et de 1,06 % dans le deuxième cas. La part des frais de transport dans l'écart production-consommation était de 3,6 % dans le premier cas et de 2,2 % par 5 t. En 1913, l'incidence, par rapport aux prix de détail était de 2,6 % et 2,4 %, suivant le tonnage

pour la même relation. La part des frais de transport dans l'écart production-consommation était de 15 % dans les deux cas.

Un autre exemple donné par les chemins de fer du Nord nous montre un kilog de beurre des Charentes valant 21 fr. le kilog dont le coût de transport est 0,458 soit 2,18 %. Ce Réseau cite encore 1 kilog de beurre venant de la Seine-Inférieure. Le prix de transport était 0 fr. 56 ; comme le prix de détail était de 17 fr. 50, l'incidence ressort à 3,2 %.

2° *Autres chiffres.* — Le *Journal des Cadres* cite 1,21 % comme incidence des frais de transport dans le prix de détail du beurre pour 1933, ce qui nous semble assez bas.

La Confédération Nationale des Industries et Commerces de l'Alimentation a pris 10 kgs. de beurre des Charentes comme exemple en 1935. Le prix de transport était de 4 fr. 70 ; le prix de détail était d'environ 15 francs le kilog. L'incidence ressort à 3 %.

Elle donne un autre exemple. Cent kilogs de beurre des Charentes valaient à la laiterie 1.065 francs. Les frais de transport s'élevaient à 52 francs. Le prix de détail a été 1.501 francs. L'incidence ressort à 3,6 % et la part des frais de transport dans l'écart production-consommation était de 11 % environ.

Quant à M. Pomaret, il estimait l'incidence pour 1 kilog. de beurre à 500 km. à 2,77 %.

Rarement le pourcentage dépasse 3 % du prix de détail. C'est assez faible. Pour 1936, ce chiffre est sensiblement le même car le prix de détail du beurre des Charentes passe, d'après le Comité technique de l'Alimentation, de 15 francs en Juin à 21 francs en Décembre, variation régulière due à la saison.

SECTION III

L'incidence des tarifs de transport sur le prix des fromages

La consommation parisienne, d'après la Confédération Générale du Lait, a atteint en 1935 et en 1936, 26 millions de kilogs, alors que la consommation totale de la France pour 1935, dernier chiffre connu, était de 227 millions de quintaux. Les Chemins de fer de l'Etat transportent un grand nombre des arrivages à Paris, en 1930 44 %. Ce chiffre a peut-être un peu baissé depuis cette date à cause de la concurrence. Comme pour les autres produits laitiers, ce réseau a étudié les majorations de tarifs de transport depuis 1913 et l'incidence sur les prix de détail.

§ 1. — MAJORATIONS DE TARIFS

1° Par 50 kilogrammes, il existait en 1913, deux sortes de tarifs (1). Actuellement, il n'y en a plus qu'une. Les majorations sont suivant la distance et les tarifs :

à 100 km.	5,17` et 7,34	suivant la vitesse
à 200 km.	4,81 et 6,89	—
à 300 km.	4,68 et 7,09	—
à 400 km.	4,61 et 7,69	—
à 500 km.	4,57 et 8,95	—
à 600 km.	4,56 et 9,08	—

2° Par wagon complet, les majorations sont moins élevées, puisqu'il n'y avait pas de petite vitesse en 1913. Elles sont :

(1) Car les fromages à pâte molle étaient transportés en petite vitesse.

à 100 km. de	4,82
à 200 km. de	4,62
à 300 km. de	4,55
à 400 km. de	4,52
à 500 km. de	4,50
à 600 km. de	4,49

§ 2. — L'INCIDENCE DES TARIFS DE TRANSPORT SUR LE PRIX DE DÉTAIL A PARIS

Le Réseau de l'Etat a relevé le prix de détail du camembert de Normandie à Paris, en Janvier 1934 et en Juin 1934, qui était respectivement de 4 fr. 25 et de 3 francs, et il a calculé l'incidence du prix de transport à 200 et 300 km. Les résultats sont les suivants :

A 200 km., en Janvier 1934, l'incidence était 2,17 et 2,05, suivant le tonnage transporté.

En Juin, elle était de 3,08 et de 2,91 %.

A 300 km., au mois de Janvier, le pourcentage était de 3,10 et de 2,90 %. En Juin, il était de 4,40 et de 4,23 %. Pour les calculs, on a d'ailleurs tenu compte de l'emballage.

La Confédération Nationale des Commerces et Industries de l'Alimentation a pris plusieurs exemples de transport.

Elle a pris 100 kgs de gruyère du Doubs dont le transport coûtait 50 francs en 1935. Le prix de détail correspondant était de 1.300 francs. L'incidence est donc de 3,7 %.

Pour une caisse de camembert d'Isigny, le tarif de transport était 6 fr. 60. Une caisse contenant 60 boîtes, le prix de transport d'une boîte était 0 fr. 11 ; en Décembre 1935, le camembert valait 2 fr. 75 d'après le Comité technique de l'Alimentation ; l'incidence ressort à 4 %.

L'incidence est donc variable. Même si les majorations de tarifs peuvent paraître élevées, elle n'est pas très importante.

SECTION IV

L'incidence des tarifs de transport dans le prix de détail des œufs

C'est un produit dont la consommation à Paris est très importante. La concurrence des transports routiers est très active, mais les chemins de fer n'en transportent pas moins une grande partie des arrivages à Paris.

§ 1. — MAJORATIONS DE TARIFS

Il faut distinguer les expéditions de détail et celles qui se font par wagons complets. Plusieurs tarifs existaient avant la guerre, si bien que plusieurs coefficients de majoration assez différents vont être donnés :

1° Par expédition de détail, les majorations sont aux coefficients :

à 100 km.	5,17, 7,54 et 10,56	suivant les cas
à 200 km.	4,81, 6,89 et 11,26	
à 300 km.	4,68, 7,09 et 11,18	
à 400 km.	4,61, 7,89 et 11,26	
à 500 km.	4,57, 8,95 et 11,83	
à 600 km.	4,56, 9,08 et 11,28	

2° Par 5 tonnes, il existe actuellement deux tarifs suivant la vitesse. Il faut noter qu'en petite vitesse, il y avait un impôt de 10 %.

a) Si on considère le tarif G V actuel par rapport aux tarifs de 1913, les majorations sont aux coefficients :

à 100 km.	4,82, 9,93 et 10,46
à 200 km.	4,62, 10,91 et 11,25
à 300 km.	4,55, 10,93 et 11,17

34 L'INCIDENCE DES TARIFS DE TRANSPORT SUR LES PRODUITS

à 400 km. 4,52, 10,47 et 10,64

à 500 km. 4,50, 10,14 et 10,28

à 600 km. 4,49, 9,79 et 9,91

b) Le tarif P V actuel est, par rapport aux tarifs de 1913, aux coefficients suivants :

à 100 km. 3,47, 7,15 et 7,52

à 200 km. 3,39, 7,91 et 8,15

à 300 km. 3,30, 7,95 et 8,11

à 400 km. 3,47, 8,04 et 8,17

à 500 km. 3,72, 8,38 et 8,49

à 600 km. 3,95, 8,60 et 8,71

Ces coefficients sont assez élevés. Les prix de détail, en 1934, d'après la statistique générale de la France, étaient au coefficient 5,69, tandis que les prix de gros n'étaient qu'à 5,33.

§ 2. — L'INCIDENCE DES PRIX DE TRANSPORT PAR RAPPORT AUX PRIX DE DÉTAIL A PARIS

1° *Les calculs des Réseaux.* — Le Réseau de l'Etat a, en prenant le prix d'un œuf à 1 franc en Janvier 1934, à 0 fr. 40 en Juin 1934, et en prenant le poids d'un œuf à 60 grammes, calculé cette incidence à 200 et 300 km. Ses résultats varient suivant que le transport est fait par 50 kgs, par 5 t. en G V, par 5 t. en P V.

a) A 200 km., par 50 kg., l'incidence était 2 % en Janvier, 5 % en Juin 1934 ; par 5 t. en G V, l'incidence était 1,91 en Janvier, 4,77 en Juin 1934 ;

Par 5 t. en P V, l'incidence était 1,38 en Janvier, 3,45 en Juin 1934.

b) A 300 km., par 50 kg., l'incidence était 2,54 en Janvier, 6,35 en Juin 1934 ;

Par 5 t. en G V, l'incidence était 2,33 en Janvier, 5,82 en Juin 1934 ;

Par 5 t. en P V, l'incidence était 1,79 en Janvier, 4,47 % en Juin 1934.

Il a pris également deux cas particuliers : Rennes - Paris-Vaugirard et Niort - Paris-Vaugirard. Il a tenu compte que l'œuf de Bretagne pesait 50 grammes et que l'œuf de Poitou pesait 60 grammes.

a) *De Rennes à Paris-Vaugirard (372 km.) :*

Au 5 mai 1934, le prix à la production était 0 fr. 30, au détail de 0 fr. 65. Les frais de transport étaient de 0,016. L'incidence ressort à 2,5 % et la part des transports dans l'écart production-consommation à 4,6 %.

En 1913, les pourcentages étaient respectivement 3 % par rapport au prix de détail, et 4,3 %.

b) *De Niort à Paris-Vaugirard (414 km.) :*

Au 5 mai 1934, le prix à la production était de 0 fr. 35, à la consommation de 1 franc, le prix du transport 0,019. L'incidence ressort à 2 % et le pourcentage des frais de transport dans l'écart production-consommation à 2,9 %.

En 1913, l'incidence était de 5 % par rapport au prix de détail et de 10 % dans l'écart production-consommation.

Un autre exemple en 1934, donné par le réseau du Nord, estime à 0 fr. 33 le prix de transport de 12 œufs dont le prix de détail était de 12 francs. L'incidence était de 2,75 %.

2° *Autres chiffres.* — Le Congrès de l'Agriculture française de 1932 donnait un exemple de transport d'œufs. Le prix à la production était 270 francs le mille, aux Halles de 400 francs, les frais de transport à 300 km. de 20 francs. L'incidence est alors de 5 % par rapport au prix de gros et de 3,3 % par rapport au prix de détail pris dans le bulletin de la Statistique générale de la France. La Confédération Natio-

nale des Industries et Commerces de l'Alimentation prenait le cas de 2.000 œufs du Gers vendus le 26 novembre 1934, 107 fr. 55. L'incidence ressort à 8,40 %.

Le pourcentage des frais de transport dans les prix de détail de la crèmerie est variable. Le plus souvent, il est inférieur à 5 % et il n'atteint que rarement 10 %.

CHAPITRE IV

LÉGUMES ET FRUITS

Nous avons classé ensemble les légumes et les fruits pour plusieurs raisons. La première est que les variations de ces produits sont généralement importantes. Une autre raison est que dans les statistiques, légumes et fruits sont souvent classés ensemble. Ainsi, le Comité technique de l'Alimentation évalué à environ de 10 à 12 % les dépenses du consommateur moyen de la région parisienne pour les légumes et les fruits. Ces denrées arrivent en grandes quantités aux Halles. En 1897, 251 millions de kilogrammes passèrent par le marché parisien ; en 1929, celui-ci en traite pour 1.300 millions de kilogrammes. Comme beaucoup de ces produits arrivent de fort loin, il est intéressant de chercher la part des transports dans le prix de détail. Auparavant, en séparant les légumes et fruits autant qu'il est possible, nous donnerons un aperçu rapide des majorations que les tarifs ont subi depuis 1913.

Nous prendrons encore les tarifs de chemins de fer comme base de nos calculs. Leur part dans l'approvisionnement de Paris est fort importante. Nous n'avons pu nous procurer les chiffres d'une même année récente ; mais pour 1929, le P. O. transportait vers Paris 63.000 tonnes de légumes et 38.000 tonnes de fruits, l'Etat 177.000 tonnes au total ; le P. L. M. se

chargeait de 590.000 tonnes en 1933 contre 545.000 en 1927. Bien que nos chiffres ne puissent être additionnés, on voit immédiatement le quantum de ces trois réseaux dans les arrivages à Paris.

SECTION I

Recherche de l'Incidence des Tarifs de Transports dans le prix de détail des légumes à Paris

§ 1. — MAJORATIONS DE TARIFS

Le réseau du Nord nous a donné quelques exemples de majoration des tarifs de 1934 sur 1913. Ces chiffres sont des moyennes et valent pour l'ensemble du réseau ferroviaire français.

Pour les légumes lourds, la majoration est de 2,77, mais n'est que de 2,37 pour les tarifs spéciaux d'arrière-saison.

Pour les autres légumes, la majoration est de 3,52 en temps normal et de 3,08 pour l'arrière-saison.

L'indice pondéré des prix de détail publié par la Statistique générale de la France était à la même époque de 3,91. Celui du Comité technique de l'Alimentation était en Août 1931, 4,17. Ce dernier a baissé depuis car le 15 novembre 1936, il était de 3,49. La Revue France-Transports estime par contre qu'au-dessus de 130 kilomètres, le coefficient de majoration est 4,40 et que les 9/10^e du trafic se fait au-dessus de 130 kilomètres.

Ces indices ayant été calculés de manières différentes, on ne retiendra que le fait que les transports et les prix agricoles ne sont pas, sauf exceptions, au-dessus du coefficient de dépréciation de la monnaie pour la période que nous considérons.

Un exemple particulier complètera les indices généraux. Pour une distance éloignée, 919 km., le coefficient de majoration de transport des haricots verts est de 3,63 à 3,7 en période normale, de 3,54 à 4,14 pendant l'arrière-saison. Nous prendrons comme légumes les choux-fleurs, les pommes de terre, les haricots, les salades et les laitues.

§ 2. — LES CHOUX-FLEURS

Ils viennent surtout du Midi et de Bretagne. En 1933, le P. L. M. en transporta 41.000 tonnes. Quant au réseau de l'Etat, il en fit arriver plus de 23.000 tonnes en 1930. Nous avons recueilli plusieurs exemples de transports de choux-fleurs.

Les Chemins de fer de l'Etat ont étudié les prix depuis Saint-Pol-de-Léon jusqu'à Paris-Vaugirard (561 km.). Le chou-fleur pesait 1 kg. 500. Le prix à la production était, le 4 janvier 1934, de 2 fr. 15, le prix à la consommation, 5 fr. Les frais de transport étant de 0 fr. 397, l'incidence par rapport au prix de détail est 8 % ; quant à la part des frais de transport dans l'écart production-consommation, elle était ce jour-là de 14 %. Le 24 avril 1934, le prix à la production était de 1 fr. 15, le prix de détail 3 francs. Le prix de transport étant 0 fr. 346, l'incidence est de 11 % et la part des frais de transport dans l'écart production-consommation 13 %. Pour la même distance en 1913, le prix à Saint-Pol-de-Léon était 0 fr. 20, le prix de détail 0 fr. 50. Les frais de transport étant de 0,09, l'incidence est de 18 %, et la part de ces frais dans l'écart production-consommation de 30 %.

Le réseau du Nord en Janvier 1934 a choisi un exemple analogue. Un chou-fleur de 1 kg. 600 à 500 km. était vendu à

Paris 4 francs. Les frais de transport étant de 0 fr. 319, l'incidence est de 7,97 %.

De même, la Confédération Nationale des Commerces et Industries de l'Alimentation (Bulletins de Janvier et de Février 1935) a pris deux exemples d'incidence sur le prix aux Halles.

a) Une tonne de choux-fleurs de Saint-Pol-de-Léon valait aux Halles 1.400 francs la tonne. Les frais de transport étant de 250 francs, l'incidence est de 17,1 %.

b) Une tonne de choux-fleurs venant de la frontière belge valait aux Halles 1.500 francs. Les frais de transport étaient de 182 francs. L'incidence est donc de 12,1 %.

L'Activité économique du 31 octobre 1936 donnait cinq exemples d'envois de colis. Sur la première ligne, nous avons mis la part du producteur, sur la deuxième, les frais de transport, sur la troisième, le prix de vente ; nous avons calculé sur la quatrième ligne l'incidence par rapport aux prix de vente et sur la cinquième, la part des frais de transport dans l'écart production-consommation.

D'Hyères à Paris.

Le 3 février 1936	Le 8 février	Le 17 février	Le 16 février	Le 11 février
68 fr. 80	121 fr. 90	168 fr. 25	221 fr. 05	86 fr. 80
28 fr. 25	50 fr. 75	76 fr. 25	50 fr. 75	29 fr. 05
149 fr. 00	274 fr. 00	392 fr. 00	407 fr. 00	173 fr. 00
18 %	18 %	17,5 %	12 %	16 %
34 %	33 %	34 %	22 %	33 %

La dernière ligne montre que la part des transports est importante dans le total des frais.

La Revue France-Transports a calculé pour un chou-fleur de 1 kg. 500 la part des frais de transport dans la vente au détail. Le 30 avril 1934, il valait 1 fr. 15 à Saint-Pol-de-

Léon. Le prix du transport était 0 fr. 346, le prix aux Halles 1 fr. 85 et au détail 3 francs ; la part des frais de transport est de 11,5 % par rapport au prix de détail et de 18 % dans l'écart production-consommation.

Nous pourrions encore citer M. Pomaret qui donne 10,6 % à 300 km. et le *Journal des Cadres* qui indique 12,30 % comme incidence des prix de transports dans le prix de vente au détail.

Un exemple très récent que nous a communiqué M. Du Frétay, montre un cageot venant de Saint-Pol-de-Léon vendu 25 francs aux Halles payer 7 fr. 50 de transport, soit 30 %. Un cageot venant de Vaucluse a eu même 10 francs de chemin de fer. Ces deux exemples ont été cités dans le rapport de M. Cahen-Salvador à la Commission de surveillance des prix.

La conclusion de l'étude du prix de transport des choux-fleurs est que l'incidence est fort variable et aussi qu'elle est assez élevée.

§ 3. — LA POMME DE TERRE

La production en France pour 1935 était de 14 millions de tonnes. On estime que les échanges portent sur 4 millions de tonnes. Nous avons recueilli un certain nombre d'exemples pour Paris. Avant de les donner, il faut signaler que les prix de détail sont très variables.

D'après le réseau de l'Etat, pour la relation Saint Malo-Vaugirard (385 km.), le prix d'un kilog de pommes nouvelles était à la production, le 15 juin 1933, 0 fr. 30, le prix de vente à Paris, 1 fr. 50 ; les frais de transport se montaient à 0 fr. 148 (par 5 tonnes). L'incidence resta à 10 % et la part des frais de transport dans l'écart production-consommation

était de 12 %. En 1913, l'incidence était de 9 %, par rapport aux prix de détail, et de 8 % dans l'écart production-consommation.

L'Etat a calculé les mêmes éléments le 15 octobre 1933 pour des pommes ordinaires. Le prix à la production était 0 fr. 25 le kilog, les frais de transport 0,0876, le prix de détail 0,80. L'incidence est de 10 %, la part des frais de transport dans l'écart production-consommation de près de 15 %. En 1913, l'incidence était de 8 % et le pourcentage des frais par rapport à l'écart indiqué, de 13 %.

Le réseau du Nord prenait 1 kg. de pommes de terre à 400 km. Il donnait comme prix de détail 0 fr. 70 et comme prix de transport 0,0785. L'incidence était de 11,2 %.

La Revue France-Transports du 15 mai 1936 a donné des exemples des frais de transport des pommes de terre suivant la qualité, la vitesse et le tonnage. Quelques exemples montreront que si nous prenons comme prix de détail au kilog 1 fr. 60 pour les pommes nouvelles et 1 fr. 10 pour les pommes ordinaires, l'incidence est des plus variables :

a) *Pommes nouvelles*

En G V de 60 à 1.000 kg., pour	400 km.	0 fr. 25 par kg.	incid.	15 %
—	700 km.	0 fr. 34	—	21 %
— de 1 tonne à 5 tonnes	400 km.	0 fr. 252	—	15 %
—	700 km.	0 fr. 367	—	23 %
— plus de 5 tonnes	400 km.	0 fr. 203	—	12 %
En P V plus de 5 tonnes	400 km.	0 fr. 175	—	11 %
— par 8 tonnes	400 km.	0 fr. 153	—	9 %

Avec réduction spéciale pour un fort tonnage, Saint-Malo-Paris : 0 fr. 12 par kg., incidence 7 %.

b) *Pommes ordinaires*

Par 5 tonnes.....	à 100 km.	0,46	par kg., incidence	4 %
—	à 700 km.	0,128	—	11 %

Par 10 tonnes	à 100 km.	0,039	—	—	3 %
—	à 700 km.	0,098	—	—	9 %
Par sac de 50 kg....	à 100 km.	0,08	—	—	7 %
—	à 700 km.	0,18	—	—	16 %
Plus de 1 tonne	à 100 km.	0,071	—	—	6 %
—	à 700 km.	0,248	—	—	22 %
Colis agricoles à 40 kg.	à 400 km.	0,475	—	—	43 %
—	à 700 km.	0,575	—	—	52 %

On voit ainsi les variations de l'incidence. Voici encore quelques exemples :

De Paimpol à Paris (d'après M. Bérard, du Producteur au Consommateur), les frais sont de 9,60 à 18,60 les 100 kgs., le prix de vente à Paris étant 0,70 le 12 juillet 1935, l'incidence ressort de 13 % à 26 %. D'après le bulletin précité de la Confédération Nationale des Commerces et Industries de l'Alimentation, le prix d'achat au kilog à Paimpol était 0 fr. 22, le prix de vente au détail 0 fr. 70. Le prix du transport étant 0 fr. 15, l'incidence est 21 %.

Il cite encore le cas d'une tonne venant de 400 km. vendue 630 francs. Elle supporta 202 fr. 90 de frais de transport ou 31,7 %. Par 5 tonnes, ç'eût été 23,4 %. Un autre exemple donne pour des envois de Saint-Malo, 29,6 %, comme incidence pour les pommes nouvelles, et 20,37 % pour les pommes de terre ordinaires.

L'Activité Economique du 15 janvier 1936 donne l'exemple de 100 kg. de pommes de terre, achetées le 17 juillet 1935, 23 fr. 80. Les frais de transport furent de 13 fr. 20 et le prix de vente au détail de 70 francs. L'incidence est de 34 %, et la part des frais de transport dans l'écart production-consommation, 36 %.

Nous pourrions multiplier les exemples. Ceux-ci suffisent pour montrer que la part des transports dans le prix de vente au détail peut être importante.

§ 4. — LES HARICOTS

Le Bulletin de la Confédération des Industries de l'Alimentation donne l'exemple d'une tonne de haricots venant d'Hyères vendue 2.000 francs aux Halles et supportant 435 francs de frais de transport. L'incidence est de 21,75 %. Il est vrai que les frais de camionnage sont comptés.

La Revue France-Transports précitée donne quelques exemples de transports. Nous prendrons comme prix de détail 4 francs le kg. en ne nous dissimulant pas qu'il est susceptible de grandes variations :

Par 5 tonnes.....	à 100 km.	0,065	par kg., incidence	1,6 %
—	à 700 km.	0,166	—	4,1 %
Par 10 tonnes	à 100 km.	0,063	—	1,0 %
—	à 700 km.	0,151	—	3,7 %
De 1 à 5 tonnes	à 100 km.	0,083	—	2,0 %
—	à 700 km.	0,300	—	7,5 %

Ces prix de transport sont les mêmes pour tous les légumes secs, lentilles, pois, fèves et haricots. Comme les prix de détail sont variables et que souvent ils varient avec leur provenance, on peut voir l'infinité d'incidences qui peut se produire.

§ 5. — SALADES

Prenons l'exemple d'une salade venant de Perpignan. C'est d'une application pratique importante puisqu'en 1931, le P. O. en a expédié 21.700 tonnes. Une tonne valait 2.500 fr. aux Halles, les frais de transport étant de 427 francs. L'incidence est de 17 % (B. N. C. I. C. A., février 1935).

§ 6. — LAITUES

L'Activité Economique du 31 octobre 1936 donne six exemples de laitues provenant de la région parisienne par la route. Sur la première ligne, nous avons mis le prix d'achat, sur la deuxième, les frais de transport, et sur la troisième, le prix de vente. Sur la quatrième ligne, nous avons calculé l'incidence des frais par rapport aux prix de détail, et sur la cinquième, le rapport des frais à l'écart production-consommation.

0,73	0,28	0,53	0,68	0,43	0,21
0,04	0,04	0,03	0,03	0,03	0,03
1,08	0,48	0,80	1,00	0,66	0,37
3,6 %	8 %	3,7 %	3 %	4,5 %	8,1 %
10 %	20 %	10 %	10 %	13 %	20 %

L'incidence des prix de transport sur le prix de vente des légumes est très variable.

SECTION II

Fruits

Comme nous l'avons dit au début de ce chapitre, les chemins de fer transportent annuellement une grande quantité de fruits. Mais il faut réserver une place spéciale au P. L. M. qui transporte une grande quantité de fruits vers Paris. Ainsi, en 1933, ce réseau a transporté 75.000 tonnes de raisins, 32.000 tonnes de pêches, 47.000 tonnes de tomates, 31.000 tonnes de melons... Il est donc particulièrement intéressant d'étudier l'incidence des tarifs de transports sur les fruits qui viennent de la région éloignée desservie par ce réseau.

Auparavant, nous donnerons un aperçu des majorations des tarifs qu'ont subi les transports de ces produits depuis 1913.

§ 1. — MAJORATIONS DE TARIFS

D'après les renseignements que nous a fournis le Réseau du Nord, mais qui sont valables pour tous les réseaux, le coefficient de majoration de transports des fruits en 1934, par rapport à 1913, était de 3,74 ; pour les raisins, il était 3,74, mais il tombait à 3,30 pour les tarifs spéciaux d'arrière-saison. Citons encore deux cas particuliers. Pour le transport des tomates à 830 km., le coefficient était de 2,87 à 3,3 suivant le tonnage en temps normal et de 2,5 à 2,9 en arrière-saison. Pour les mandarines, à 830 km., le coefficient était de 4,73, sauf pendant l'arrière-saison où il était de 3,41 à 3,81.

D'après le bulletin de la Confédération Nationale des Industries de l'Alimentation, les majorations semblaient devoir être plus importantes. Il donne les chiffres suivants pour les pommes à la pelle :

	1914	1935
5 tonnes d'Angers à Paris.....	85 fr.	781 fr. 50
10 tonnes d'Angers à Paris.....	170 fr.	1.417 fr.
5 tonnes à 500 km. sur le P. L. M...	139 fr. 50	1.189 fr.
4 tonnes à 500 km. sur l'Etat.....	61 fr. 60	1.082 fr. 80
10 tonnes à 500 km. sur l'Etat.....	154 fr.	2.143 fr.
3 tonnes à 200 km. sur le P. O.....	77 fr.	544 fr. 50

De même pour les pommes fraîches pour 8 tonnes :

100 km. sur l'Etat	79 fr. 20	548 fr. 80
500 km. sur l'Etat	323 fr. 20	1.940 fr.
100 km. sur le P. O.....	104 fr.	548 fr. 40
500 km. sur le P. O.....	288 fr.	1.940 fr.
100 km. sur le Nord	83 fr. 20	548 fr. 80

On voit là des majorations bien plus importantes que le coefficient 4. Reste à voir si l'incidence est plus forte en 1934-35 qu'en 1913. Les comparaisons sont difficiles.

§ 2. — L'INCIDENCE DES TARIFS DE TRANSPORT SUR LE PRIX
DE VENTE DES FRUITS

Pour simplifier, nous allons distinguer suivant les fruits.

1° *Pêches*

Nous avons plusieurs exemples de transports vers Paris. Le bulletin de la C. N. I. C. A. notait un transport de Saint-Rambert aux Halles. Le prix de la tonne aux Halles était de 2.250 francs, les frais de transport de 462 francs. L'incidence était de 20,5 %.

Le même bulletin notait une incidence de 16 % sur 1 kg. de pêches venant de Perpignan et de 35 % sur 1 kg. venant de Saint-Rambert-d'Albon. Il signalait encore 1 kg. de pêches de Perpignan acheté en Juillet 1935, 4 fr. 50 et vendu 9 fr. 50, après avoir eu 0 fr. 75 de frais de transport. L'incidence de ces frais sur le prix de détail était de 7,8 % et la part des transports dans l'écart production-consommation de 15 %.

M. André Bérard, dans son livre déjà cité, *Du Producteur au Consommateur*, a fait une enquête sur plusieurs fruits. Pour les pêches, il a constaté que 154 kgs. achetés à Perpignan 440 francs étaient revendus 644 fr. 20 en gros aux Halles, après avoir supporté 126 francs de transport. L'incidence était de 19 %.

Il a pris également six envois de pêches d'Eyrieux à Paris. Sur la première ligne, nous mettons les poids, sur la

48 L'INCIDENCE DES TARIFS DE TRANSPORT SUR LES PRODUITS

deuxième, les frais de transport, et sur la troisième, les prix de vente aux Halles. Nous avons calculé, sur la quatrième, les incidences correspondantes.

Kg.	208	122,5	56	58,5	39	90
Frs	110,20	79,00	38,90	48,10	34	61,80
Frs	912,50	490,00	280	261	162	522,15
%	12	16	13	18	21	12

L'Activité Economique du 15 janvier 1936 a repris les exemples de M. Bérard et a calculé pour ces six envois d'Eyrieux et celui de Perpignan, l'incidence des frais de transport par rapport aux prix de détail. Pour l'envoi de Perpignan, la part du producteur était de 440 francs, les frais de transport de 126 francs, le prix de vente, 860 francs. L'incidence était de 14,6 %.

Pour les envois d'Eyrieux, nous avons mis sur la première ligne le prix payé au producteur, sur la deuxième, les prix de transport, sur la troisième les prix de détail, sur la quatrième, l'incidence des frais de transport par rapport au prix de vente. Nous avons calculé sur la cinquième ligne la part des frais de transport dans l'écart production-consommation.

Frs	721,65	350,65	210,10	168,30	100,45	399,65
Frs	110,20	79	38,90	48,10	34	61,80
Frs	1.216,50	645,10	371	348,55	216,50	696,15
%	9	12,3	10,5	13,8	15,7	8,8
%	22	26	23	26	29	20

2° Pommes

Le même bulletin de la C. N. I. C. A. a calculé pour des pommes venant d'Albertville que l'incidence des frais de transport qui s'élevaient à 230 francs pour une tonne par rapport au prix des Halles de 1.400 francs était de 16 %.

Pour une tonne venant de Clermont, l'incidence était de 17,9 % car les frais étaient de 250 francs si le prix de détail restait identique.

Pour 4 tonnes venant de 300 km. sur l'Etat, l'incidence était de 19,3 %, alors que pour 8 tonnes venant de 400 km. sur le P. O., elle n'était plus que de 15,2 %.

L'Activité Economique du 31 octobre 1936, citant les exemples que M. Bérard publie dans son deuxième volume, a donné pour trois envois de pommes françaises la part du producteur (première ligne), les frais de transport (deuxième ligne) et le prix de vente au détail (troisième ligne). Nous avons calculé sur la quatrième ligne l'incidence des tarifs de transport dans le prix de vente, et sur la cinquième, la part des transports dans l'écart production-consommation.

	Pommes du Loir-et-Cher, le 2 mars 1936.	Du Mans à Paris, le 9 mars 1936.	De la Sarthe à Paris, le 12 mars 1936.
Frs	639,15	3.284,70	854,85
Frs	170,40	287,60	44,50
Frs	1.192,40	5.329,70	1370,45
%	15,1	5,3	3,2
%	30	14	8,6

Pour les pommes d'Amérique, achetées au Havre 32 francs les 22,5 kgs, le prix de vente a été de 98 francs et les frais de transport, 4 fr. 52. L'incidence est de 4,5 %.

Deux exemples très récents, donnés à la Commission de surveillance des prix, montreront pour terminer l'évolution de cette incidence. Le premier exemple vient de pommes du Mans payées 100 francs à la production, revendues aux Halles 210 francs, après avoir eu 25 francs de frais de transport. L'incidence est de 12 % et la part des transports dans l'écart production-consommation de 22 %. Des pommes de Limagne ont payé 30 francs de transport pour 509 francs de

frais par quintal. Les transports étaient de 5,6 % du total des frais.

3° Tomates

Le Bulletin de la C. N. I. C. A. cite le cas d'une tonne de tomates de Perpignan vendue aux Halles 1.500 francs, ayant supporté 380 francs de frais de transport. L'incidence ressort à 25,2 %.

M. Bérard, dans son livre précité, donne deux envois de poids différents, de Perpignan à Paris, qui ont payé 59 fr. 60 de frais de transport et qui ont été vendus respectivement, en gros, 157 fr. 20 et 115 fr. 20 aux Halles. L'incidence est donc, suivant le cas, de 37 % et 51 %.

Il donne plusieurs envois de Marmande à Paris. Les prix de vente en gros sont sur la première ligne, les frais de transport sur la deuxième. Nous avons calculé, sur la troisième, l'incidence, le 27 juillet 1935.

Frs	105,90	139,65	410	456
Frs	151,70	70,50	127,40	146,50
%	144	50	30	32

L'Activité Economique du 31 janvier 1936 reprend ces exemples d'envois de Marmande à Paris. Sur la première ligne est la part du producteur, sur la deuxième, les frais de transport, sur la troisième, les prix de vente au détail, et sur la quatrième, l'incidence des tarifs de transport sur les prix de vente :

Frs	227,55	54,2	244,05
Frs	146,50	70,50	127,50
Frs	608	186,65	547
%	24,1	37,8	23,3

De Perpignan à Paris, l'incidence sur les exemples de

M. Bérard était de 38,8 %. Cette revue cite encore, parmi les exemples de M. Bérard, le cas de deux envois déficitaires faits l'un de Marmande, l'autre de Perpignan sur Paris. Sur celui de Perpignan, l'incidence est de 28 % et sur celui de Marmande de 107 %. Ce dernier cas nous semble exceptionnel, mais il est possible qu'il se produise avec la gelée. L'expéditeur a dû payer 65 francs au mandataire qui s'était chargé de vendre les fruits.

4° Fraises

Les Chemins de fer de l'Etat nous ont communiqué le relevé qu'ils ont fait le 15 juin 1933 de l'expédition de 1 kg. de fraises de Landerneau à Paris-Vaugirard (581 km.). Le prix à la production était de 3 francs, le prix de vente, 7 fr. 50, les frais de transport, 0 fr. 414. L'incidence est 5,50 %, alors qu'en 1913 elle était de 12 %.

Le Bulletin de la C. N. I. A. C. pour une tonne de fraises de Carpentras, vendue à Paris, aux Halles, 2.500 francs, indique les frais de transport 462 francs, d'où l'incidence de 18,4 %.

5° Raisins

Le même Bulletin donne deux exemples d'expéditions de Clermont-l'Hérault et de Port Sainte-Marie, sur Paris. La première a été vendue à Paris 2.000 francs la tonne avec 700 francs de frais. L'incidence est de 35 % ; la deuxième fut vendue 2.500 francs la tonne avec 580 francs de frais. L'incidence était de 23,2 %. Elle est forte car elle est calculée sur les prix des Halles.

Il donne l'exemple de 1 kg. de raisin du Thor valant

52 L'INCIDENCE DES TARIFS DE TRANSPORT SUR LES PRODUITS

0,73 sur le lieu de production, au détail 2 francs. Les frais de transport étaient de 0,43. L'incidence est de 21,5 %.

M. Mas (Transports ferroviaires et routiers) donne l'exemple de 1 kg. de raisin de Moissac envoyé à Paris (690 km.), moyennant 0 fr. 43. Si le prix de détail est 3 fr. 30, l'incidence est 12 %.

M. Bérard, pour le chasselas du Thor à Paris, donne les chiffres suivants :

Transports : 392 fr. à 469 fr. les 1.000 kg. suivant le tonnage
Prix de vente à Paris : 2 fr. 50 le kg. L'incidence varie entre 15 et 18 %.

6° *Poires*

L'Activité Economique du 31 octobre 1936 donne deux exemples d'envois de poires d'Orléans aux Halles :

Prix d'achat en francs.....	345,10	538,85
Transport par la route	17,15	16,25
Prix de vente	532,85	814,90
Incidence	3,4 %	2 %

7° *Oranges*

Les Chemins de fer du Nord pour 1 kg. venant de 830 km. estimaient les frais, en Janvier 1934, à 0,288 en P. V. Comme le prix de vente était de 2 fr. 40, l'incidence ressortait à 12 %.

Le Bulletin de la C. N. I. C. A. donnait deux exemples d'envois d'oranges sur les Halles. L'un venait de Cerbère avec 367 francs de frais par tonne. Comme il fut vendu 2.000 francs, l'incidence était de 18,3 %. L'autre venait d'Hendaye, vendu 2.000 francs également, la tonne, avait 340 fr. de frais de transport : l'incidence était de 17 %.

8° Bananes

Le Bulletin de la C. N. I. C. A. cite l'envoi vers Paris d'une tonne de bananes débarquant à Nantes. Elle fut vendue 3.000 francs dans la capitale, après avoir supporté 211 francs de frais. L'incidence était donc de 7,03 %.

En bref, l'incidence des frais de transport sur le prix de vente des légumes et des fruits n'est absolument pas constante. Elle est d'autant plus forte que le prix de vente est plus bas sur les légumes, mais sur les fruits elle est assez élevée parce que les transporteurs ont estimé que les consommateurs pouvaient supporter aisément des frais. Comme nous l'avons dit, l'incidence est souvent forte quand on prend le prix aux Halles. Un dernier exemple le montrera : c'est celui d'un envoi de 200 kg. de carottes venant de Cancale vendues aux Halles 81 francs le 1^{er} janvier 1936. M. Bérard estimait les frais de transport à 65 francs. L'incidence était donc de 80 %.

CHAPITRE V

L'INCIDENCE DES FRAIS DE TRANSPORT DANS LE PRIX DE VENTE DE QUELQUES AUTRES PRODUITS AGRICOLES

Nous allons terminer l'étude de la part des frais de transport dans le prix de vente des denrées agricoles produites en France en insistant plus particulièrement sur trois d'entre elles ; le pain, le vin et le poisson.

§ 1. — LE PAIN

Les dépenses de pain du consommateur moyen de la région parisienne, d'après le Comité technique de l'alimentation, sont assez importantes : elles s'élèvent de 10 à 11 %, et la consommation de farine de la région parisienne, d'après la Revue des Agriculteurs de France d'Avril 1933, s'élève au chiffre énorme de 1.350.000 kgs par jour.

Mais il est malheureusement impossible de déterminer le quantum des frais de transport dans le prix du pain à cause des transformations que le blé subit, tout au moins jusqu'à la loi du 15 août 1936, instituant l'Office national inter-professionnel du blé. Il semble que les prix de transport du blé aient augmenté entre 1929 et 1913 d'après le tableau qu'a

publié le bulletin du Comité technique de l'alimentation du 15 mai 1931 :

à 100 km.	7	60,45
à 200 km.	9	86,05
à 300 km.	10,75	102,40
à 400 km.	12,25	116,35
à 500 km.	13,25	133,20

1° Deux exemples montrent l'incertitude du calcul du prix du transport du pain.

M. Liesse, dans l'Economiste français du 3 novembre 1923, part de la recette de tous les réseaux sauf celui d'Alsace-Lorraine, pour les transports de farine et de blé. Elle était pour 1921 de 113 millions. Or, elle correspondait à 1.700 millions de kilogs de pain. Le prix du transport par kilog revenait à 0,066 pour 1 fr. 15 le kilog de pain. L'incidence ressortait à 5,7 %.

Le Congrès de l'Agriculture française de 1931 a étudié la question à la date du 1^{er} avril 1931, sur un cas particulier, le transport d'un quintal de blé à 100 kilomètres. Ce transport coûtait 4 francs, celui de la farine correspondante, soit 69 % du poids, coûtait 2 fr. 50. Or, 69 kgs de farine donnaient 89 kg. 700 de pain. Si par exemple nous prenons le prix du pain de fantaisie à 3 fr. 50 le kilog, chiffre cité par le Congrès, la valeur de ces 89 kg. 700 sera 314 francs. Comme les frais de transport étaient de 6 fr. 50, l'incidence serait de 2 %. Nous donnons ce chiffre en nous gardant d'en tirer aucune conclusion car le procédé par lequel nous le trouvons n'est pas absolument correct.

2° Depuis la loi du 15 août 1936, une certaine rigidité s'est introduite dans le prix de 1 quintal de farine. En effet, celle-ci est donnée par la formule suivante, qui nous a été com-

muniquée par M. Ecker, de l'Office National inter-professionnel du blé :

$$\frac{B + r + t + b + a + m - z + i}{E} + M + P + T + S$$

B est le prix légal du blé à la production, 143 francs le 1^{er} févr. 1937.

r la marge de rétrocession, 3 francs le 1^{er} février 1937.

a les frais d'approche, 0 fr. 50 le 1^{er} février 1937.

t les frais moyens de transport des blés à la meunerie, 2 francs à 5 francs le 1^{er} février 1937.

b la bonification éventuelle pour le poids spécifique.

m les frais de mouture, 15 fr. 75 le 1^{er} février 1937.

z le cours de la farine inférieure.

i le cours des issues.

M la taxe de mouture, 5 francs.

S les frais de ramassage des sacs, 0,315.

E le taux d'extraction, 70 % en moyenne.

P les frais de placement, 2 francs.

T les frais de transport des farines, 3 à 5 francs.

Comme au 1^{er} février 1937 le quintal de farine valait à Paris 225 francs, on voit aisément que l'incidence la plus forte, si on prend les frais de transport les plus élevés, soit 10 francs, est de 4,4 %. L'incidence la plus faible, calculée avec les frais de transport les moins chers sera de 2,2 %.

L'incidence des tarifs de transport dans le prix de vente de la farine est donc assez faible. Comme la formule qui donne le prix du pain ne comprend aucun frais de transport, l'incidence est alors encore plus faible. En effet, cette formule est :

$$\frac{F + P}{R} \text{ où}$$

<i>F</i> est le prix du quintal de farine.....	225 francs
<i>P</i> la prime de cuisson pour un quintal.....	75 francs
<i>R</i> le rendement en pain d'un quintal de farine..	130 francs

Le prix du pain sera alors 300 : 130 ou 2 fr. 30. En suppo-

sant que les frais de transport soient proportionnels au poids, ils seront au maximum de 0 fr. 10 par kg., soit 4,3 % par rapport au prix de vente au détail du pain à Paris. Nos calculs, bien que critiquables, montrent nettement que les frais de transport n'ont qu'une part très faible dans le prix de vente du pain.

§ 2. — LE VIN

L'importance des boissons dans les dépenses d'alimentation du consommateur moyen de la région parisienne est grande. Elle atteint 12 à 13 % des dépenses totales. Dans ce chiffre, le vin atteint près de 75 % des frais de boisson.

D'autre part, la consommation de la région parisienne est considérable. Pour 1931-32, elle atteint plus de 9 millions d'hectolitres sur près de 50 millions pour la consommation totale de la France. C'est le vin du Languedoc qui est le plus consommé à Paris. Il est le plus souvent transporté par fer car la distance est trop grande pour que la route puisse concurrencer la voie ferrée. La navigation transporte aussi vers Paris une quantité importante de vin.

Ce sont les chiffres du transport par fer que nous allons considérer car on peut évaluer à 70 % le pourcentage du trafic qu'il occupe dans l'approvisionnement de Paris. Mais il faut faire une remarque préliminaire qui a son importance. C'est que les prix du vin ont varié dans des proportions très fortes, non seulement d'une année à l'autre, mais même dans le cours d'une année. Ainsi, en 1936, le vin rouge de Béziers était coté 6 fr. 60 le degré en Janvier. Il passe à 9 fr. 30 en Juin et à 14 fr. 25 en Décembre. Le prix de détail à Paris passe aux mêmes mois de 1 fr. 40 à 1 fr. 70 puis à 2 fr. 25 le litre (voir B. C. N. I. C. A. de Janvier 1937). L'incidence des frais de transport (en supposant qu'ils restent

fixes par rapport aux prix de détail diminuerait dans des proportions considérables.

Il faut ensuite constater que jusqu'en 1935, les frais de transport étaient beaucoup plus élevés qu'en 1913. Ainsi, un hectolitre de vin de Montpellier, à Paris, payait :

en 1913.....	2 fr. 90	en 1930.....	25 francs
--------------	----------	--------------	-----------

Ce chiffre a été réduit (nous le verrons dans la deuxième partie), mais il faut y ajouter un certain nombre de frais supplémentaires : location de wagons-réservoirs, frais de chargement, etc... L'incidence des frais de transport par rapport aux prix à la production a donc varié. En 1931, les frais étaient de 22 fr. 25 par hectolitre pour le vin rouge de 9°. Comme le prix à la production était de 150 francs, l'incidence était de 14,8 %. En 1935, le prix à la production était de 50 francs, les frais de 21 fr. 25. L'incidence est alors de 42,5 % (B. N. C. I. C. A., février 1936).

De même, l'incidence des frais de transport, par rapport aux prix de vente au détail est très variable. En 1934, d'après M. Baudin (*La Monnaie et la formation des prix*, tome I, page 134), 1 hl. de vin rouge vendu à Paris 200 francs, supportait 45 fr. 65 de frais de transport. L'incidence était de 22 %. D'après le B. N. C. I. C. A. de Février 1936, en 1935, un hectolitre vendu 140 francs à Paris, après 800 km. de transport, avait 14 fr. 25 de frais. L'incidence était de 10 %.

Nous pourrions multiplier ces exemples. Dans le dernier état de la question, d'après ce que nous a déclaré M. Castel, député de l'Aude, membre de la Commission des boissons, un hectolitre de vin du Midi a 30 francs de frais de transport. Il se vend environ, en Février 1937, 2 fr. 40 le litre. L'incidence est de 12 %. Il est intéressant de constater à travers les diverses fluctuations des frais de transport et des

prix, ce que devient le pourcentage de ces frais de transport dans l'écart production-consommation. La Chambre syndicale des vins en gros et spiritueux de Paris et du département de la Seine calcule tous les frais régulièrement.

En 1928, ce pourcentage était de 10 %. En 1934, il s'élève à 14 % (rapport Delcasse d'Huc de Monsegou au Conseil National économique). En 1935, il est de 14 %, si on ne compte pas les frais annexes du transport, et de 28,7 % si on les compte (B. N. C. I. C. A. de Février 1936). Le 28 septembre 1936, ce pourcentage est de 14 à 15 % (chiffres de la Chambre syndicale des vins en gros) et d'après les renseignements de M. Castel, il est de 20 % en Février 1937. Ce pourcentage, si on prend ou les frais sans les suppléments, ou bien tous les frais, a une allure plus régulière que la courbe de l'incidence des tarifs de transports par rapport aux prix ou de production ou de détail.

Actuellement, le transport des vins en valeur absolue paraît assez peu élevé, d'autant plus que la loi des finances du 31 décembre 1936 l'exonère de la nouvelle taxe de 2 % ; en pourcentage, il est assez faible parce que les frais ont été réduits et que le vin a monté. Mais il se peut que les prix de transport montent dans un avenir qui n'est peut-être pas éloigné. Il ne faut pas oublier qu'il y a sur un hectolitre de vin déjà 26 francs d'impôts d'Etat jusqu'au 1^{er} février 1937.

Une question connexe à celle des vins est celle du transport du jus de raisin. L'incidence paraît assez forte. Un litre de jus de raisin vendu 3 francs à Paris supporte 0 fr. 60 de frais de transport, soit 20 %, si le raisin vient du Lot. Les pouvoirs publics s'en occupent actuellement (voir *Documents parlementaires*, Chambre, 1936, rapport n° 1405, par M. Castel, page 7).

§ 3. — LE POISSON

Bien qu'il soit évident de dire que le poisson n'est pas un produit agricole, nous allons donner quelques exemples d'incidence des frais de transport sur son prix de vente pour essayer de compléter notre travail pour toutes les denrées alimentaires. Parmi celles-ci, le poisson ne semble pas avoir une place prépondérante puisque, dans le budget du consommateur moyen du Comité technique de l'alimentation, il ne compte que pour 2 % environ.

Cependant, le marché des Halles reçoit une grande quantité de marée. Elle est passée, d'après M. Rendu (*Revue des Agriculteurs de France*, Avril 1933), de 50 millions de kilogs en 1909, à 67 millions en 1931. Les Chemins de fer de l'Etat y contribuent pour près de 50 % (40 % en 1930, d'après le journal de la Société de statistique de Février 1932). Les Chemins de fer du Nord transportent également beaucoup de poisson vers Paris. Les exemples que nous allons donner porteront sur les relations du Nord et de l'Ouest.

1° Les tarifs de transport de marée ont-ils beaucoup augmenté depuis 1913 ? Il est difficile de répondre à cette question. Néanmoins, d'après le Réseau du Nord, le coefficient de majoration du transport de Boulogne à Paris était en 1934 de 4,68 par 50 kg., de 4,25 par 5 tonnes, ces deux chiffres par rapport à 1913. D'après la Statistique générale de la France, les prix de gros du poisson étaient à la même époque au coefficient 4,92 et les prix de détail à 4,70. Les tarifs de transport ont été abaissés depuis 1934. Pourtant, M. Jules Moch donne un exemple de majoration considérable de tarifs. La morue venant de 200 km. coûtait, en 1913, 8 fr. 65 par tonne. En 1930, elle coûtait 89 fr. 75 de transport par

tonne, soit presque le coefficient 10. Mais c'est là certainement un cas limite.

2° Prenons quelques exemples actuels de transports et déterminons l'incidence des tarifs sur les prix de détail.

Les Chemins de fer de l'Etat nous ont communiqué deux exemples de transport, l'un sur les harengs frais, l'autre sur les merlans brillants.

Le 23 février 1934, les harengs frais valaient, à Dieppe, 1 fr. 20 le kilog. Le prix à la consommation était de 4 francs, les frais de transport de 0 fr. 14 par kilog (en wagons de 3 tonnes). L'incidence est alors de 3,5 %. Quant au pourcentage des frais de transport par rapport à l'écart production-consommation, il est de 5 %. En 1913, le prix à Dieppe était de 0 fr. 40, le prix de détail, 1 fr. 25, les frais de transport dans les mêmes conditions de 0 fr. 0332. L'incidence était donc de 2,6 %.

Le même jour de 1934, le kilog de merlans brillants valait à Dieppe, 4 fr. 40 ; le prix de détail était 11 fr. 80, les frais de transport par wagons de 3 tonnes de 0 fr. 14 par kilog. L'incidence était de 1,2 %. En 1913, pour la même relation, le prix à Dieppe était 0 fr. 75, le prix de détail, 1 fr. 75, les frais de transport, 0 fr. 332. L'incidence était donc de 18 %. Il faut également remarquer que pour 1934, le pourcentage des frais de transport dans l'écart production-consommation était très faible : 1,8 %.

En Janvier 1935, le prix de détail du hareng à Paris n'était plus que 2 fr. 80 le kilog, comme le prix du transport était resté le même, l'incidence s'élève à 5 % (*Revue Transports*, Mai 1935).

Cette même revue donne un exemple très frappant d'incidence minime. Il est vrai qu'il s'agit non plus d'un transport vers Paris, mais d'un parcours entre Lorient et Rennes

d'une tonne de colins. Le prix du transport s'élevait à 115 fr. 95. Le prix du détail étant 14 francs le kilog, l'incidence n'est que de 0,8 %. Voici quelques exemples pris sur le Nord. Ce réseau nous a donné deux exemples de transport. Le premier prend un poisson qui vient de 250 km. et dont le prix de détail est de 5 francs le kilog. Comme le prix de transport est 0 fr. 239, l'incidence est de 4,78 %.

Le deuxième prend le prix de détail d'un poisson qui vient de 467 km. Le prix de détail est le même, 5 francs le kilog, mais les frais de transport s'élevant à 0 fr. 39, l'incidence est alors de 7,8 %. C'est certainement cet envoi qui a servi à M. Pomaret pour son rapport sur le budget des chemins de fer pour l'exercice 1937, car il cite le même nombre de kilomètres et la même incidence.

Enfin, voici quelques autres exemples (B. C. N. C. I. A., Février 1936). Sur la première ligne, nous avons mis les prix à Boulogne, sur la deuxième, les prix aux Halles, et sur la troisième, l'incidence correspondante.

Maquereaux .	2.300 fr.	2.000 fr.	Harengs Boulogne.....	1.100 fr.
aux Halles .	3.000 fr.	3.600 fr.	—	2.000 fr.
Incidence ..	16,6 %	13,4 %	—	17,5 %

Dans un cas particulier, celui de merlans envoyés de Boulogne à Paris, l'incidence est plus faible. En effet, le prix à Boulogne était de 300 francs, le prix de détail, 670 francs, les frais de transport de 29 francs. L'incidence n'est que de 4,2 %.

L'incidence des frais de transport sur le prix du poisson nous paraît en général faible. Mais elle varie néanmoins parce que le prix du poisson n'est pas fixe.

CHAPITRE VI

LA PART DES FRAIS DE TRANSPORT DANS LE PRIX DE QUELQUES DENRÉES AGRICOLES NON PRODUITES EN FRANCE

Nous n'avons montré jusqu'à présent que l'incidence des frais de transport sur le prix de vente de denrées agricoles produites en France. C'est que les produits agricoles venant des colonies ou de pays étrangers vers Paris supportent des prix de transport assez élevés ; dans ce cas, c'est le producteur qui supporte les frais de l'envoi. Dans d'autres cas, pour que le produit puisse se vendre sans que l'agriculture n'y perde, les Compagnies de navigation et les chemins de fer ont créé des tarifs réduits. Nous nous proposons d'étudier quelques cas d'expéditions de produits coloniaux et étrangers vers la France et en particulier vers Paris. Dans une section première, nous prendrons quelques exemples parmi les fruits et les légumes ; puis, dans une deuxième section, nous donnerons un aperçu sur les frais de transport que supportent le café du Brésil et la viande de Tunisie.

SECTION I

Fruits et légumes

§ 1. — FRUITS

Les frais sont d'autant plus élevés en principe que le lieu de production de la denrée est éloigné. Nous allons d'abord donner quelques exemples de ces frais pour des fruits algériens. Une tonne de prunes supporte d'Alger aux Halles 790 francs de frais de transport. Comme elle se vend 2.000 francs, l'incidence est de 39,5 %.

De même, une tonne de mandarines d'Algérie vendue 2.500 francs à Paris, coûte 790 francs de frais de transport. L'incidence n'est plus alors que de 31,6 %.

Une tonne d'oranges paie d'Alger à Paris la même somme que les prunes et les mandarines : 790 francs. Le prix de vente ayant été de 2.000 francs, l'incidence est encore de 39,5 %. Pour faciliter le transport en France, les chemins de fer français n'ont majoré leurs tarifs que de 305 à 374 %, suivant le tonnage en temps normal. Pendant l'arrière-saison, les coefficients de majoration sont entre 2,69 et 3,30 par rapport à 1913. Tous les exemples précédents sont cités par le bulletin de la Confédération Nationale des Industries et Commerces de l'Alimentation de Janvier 1935. L'incidence paraît forte car elle joue sur le prix des Halles. Un autre cas de transport d'oranges nous est donné par un rapport récent de la Commission de surveillance des prix. Cette commission a remarqué qu'un quintal d'oranges d'Algérie vendu 250 francs aux Halles avait supporté 74 francs de transport d'Alger à Paris et que les frais totaux s'élevaient à 183 fr. 40.

L'incidence des frais de transport sur le prix de détail était de 29,6 % et le pourcentage des frais de transport dans l'écart production-consommation était de 40 %.

L'Association agricole du 29 avril 1930 signale également un cas d'incidence extrêmement élevée. Il s'agit de 1.200 kgs de mandarines venant d'Alger, vendus 2.460 francs à Paris et ayant supporté entre ces deux villes 1.005 francs de frais de transport. L'incidence était donc de 40 % sur le prix de vente de ces fruits.

Prenons un autre cas d'importation de fruits. Si nous avons importé un quintal de raisins algériens en France, il aurait payé 184 fr. 25 de frais dont 72 fr. 05 de frais de transport (chiffres communiqués par l'Office de l'Algérie). Ce cas s'est certainement produit puisque la France a importé, au cours des dix premiers mois de 1936, plus de 51.000 quintaux de raisins. Il faut admettre que le prix de vente n'est pas sensiblement supérieur à celui du raisin du Languedoc. Supposons que ce prix de vente soit 275 francs, ce qui est un chiffre assez élevé, l'incidence des frais de transport par rapport au prix de vente est 26,1 % et la part des frais de transport dans le total des frais est 39 %.

L'incidence est donc particulièrement élevée et quand elle ne l'est pas, c'est très certainement le producteur qui subit les frais de l'opération.

De même, un quintal de dattes de Tunisie vendu en gros à Paris 400 francs a 81 francs de prix de transport sur près de 300 francs de frais. L'incidence est alors de 20 %.

Un autre cas d'importation de fruits que nous citerons est encore tiré du rapport de la Commission de surveillance des prix. Il s'agit d'une caisse de pommes Winesap, venant de la région de Washington et payée à la production 1 dollar 80 cents à 1 dollar 90 cents. Les frais de transport jusqu'au

Havre sont de 17 fr. 15 et les frais du Havre à Paris de 17 francs. Comme la caisse a été vendue 75 francs, l'incidence est de 45,3 %.

Enfin, au moment où se tient la Conférence intercoloniale de la banane, il est intéressant d'extraire de la Chronique Coloniale du 30 mars 1936 un dernier cas. Il s'agit d'une expédition de 300 millions de bananes de Guinée française, vendues à Paris 0 fr. 50 la pièce. Les divers intermédiaires ont touché 42.241.000 francs, les impôts s'élèvent à 34.095.000 francs. Quant aux transporteurs, ils ont demandé :

de Nantes à Paris	11.500.000 francs
de Konakry à Nantes.....	19.800.000 francs
en Guinée	3.000.000 francs

Les producteurs n'ont eu d'ailleurs que 23.170.000 francs.

Les transports s'élèvent donc par fruit à 0 fr. 1143, assurances comprises. L'incidence des transports sur le prix de détail s'élève à 22,86 %.

§ 2. — LÉGUMES

Nous allons constater l'incidence des frais de transport sur le prix de vente à Paris des endives de Belgique, des légumes d'Algérie, du riz d'Indo-Chine et des fèves du Maroc.

Les endives de Belgique arrivent en grandes quantités en France. Nous en avons reçu, en 1935, 27.425 tonnes. Il est donc intéressant de voir les frais dont elles sont grevées. Le même rapport à la Commission de surveillance des prix nous les montrent. Au 31 décembre 1936, les endives valaient à la production 50 à 80 francs belges les 100 kgs. Le transport Bruxelles-Paris revenait à 40 francs, les autres frais à 60 francs. Leur prix de gros était de 250 francs et le prix de détail 3 fr. 20 le kilog. L'incidence des frais de transport

sur le prix de vente revenait à 12,5 % et le quantum de ces frais par rapport à l'écart production-consommation à 14 %.

Mlle Clevenot, dans son livre *La Production des Primeurs dans l'Afrique du Nord et leur commerce d'exportation*, montre les frais que supporte un quintal de pommes de terre d'Alger aux Halles. Les frais de transport sont de 12 fr. 60 entre Alger et Marseille et de 29 fr. 65 entre Marseille et Paris. Comme le prix de vente était de 200 francs, l'incidence est de 21,2 %.

Pour calculer la même quantité sur le riz d'Indo-Chine (1), nous avons pris le cours du riz à Saïgon dans le Bulletin économique de l'Indo-Chine. Notons que le riz subit d'assez fortes variations, car la même qualité valait 9 piastres 25 le 22 janvier 1936 et 5 piastres 55 le 11 septembre de la même année. Le 27 juin 1936, elle valait 43 fr. 20 à Saïgon les 100 kgs. Le fret était de 100 francs par tonne en Juin 1936. A Marseille, le prix du riz en Juin était de 56 francs. L'incidence était de 17 %. Le prix de détail à Paris était à la même époque de 1 fr. 40 le kilog, ce qui prouve que le trajet maritime très long ne grève pas sensiblement le prix de détail. D'ailleurs, ces chiffres n'ont que peu de valeur, eu égard aux variations et aussi au fret (100 francs en Juin 1936 la tonne, 240 francs la tonne en Janvier 1937).

Considérons maintenant le prix des pois au Maroc, d'après le Bulletin économique du Maroc. En Septembre 1936, les pois valaient 80 francs le quintal. Comme le prix du transport jusqu'à Dunkerque, de Casablanca, était de 192 francs par tonne et que le prix de détail à Paris était de 170 francs le quintal, l'incidence des frais du trajet maritime n'est que de 11 % et la part de ces frais dans l'écart production-con-

(1) Dont l'importation en France est importante (près de 6.500.000 quintaux pour les dix premiers mois de 1936).

somation est de 22 %. Il faut noter que les compagnies de navigation demandent le même prix de Casablanca à Bordeaux, Le Havre, Dunkerque ou Marseille. Les exportateurs ont alors intérêt à aller jusqu'à Dunkerque puisque le trajet ferroviaire vers Paris est de cette façon le plus court.

Enfin, terminons par quelques exemples de légumes expédiés de l'Afrique du Nord sur Paris où sont comptés dans les frais de transport le prix du trajet par mer, le parcours Marseille-Paris ainsi que les frais annexes de déchargement, etc. Ainsi (B. N. C. I. A., Janvier 1936), les tomates du Maroc vendues à Paris 2.000 francs la tonne doivent supporter de Casablanca jusqu'à la capitale 614 francs de frais de transport. L'incidence de ces derniers sur le cours des Halles est dans ce cas de 32 %.

De même, les haricots expédiés d'Alger supportent 675 fr. de frais de transport par tonne. Comme celle-ci est vendue aux Halles 3.000 francs, l'incidence est de 22,5 %.

Enfin, nous prenons dans la même revue, le cas de salades expédiées d'Alger sur les Halles où la tonne est vendue 2.500 francs. Les frais de transport s'élevant à 750 francs, l'incidence est de 30 %. L'incidence, dans ces trois cas, est forte, car elle joue sur les prix de gros. Il faut remarquer que les frais de transport à l'intérieur du pays de production, sauf dans notre exemple sur les endives, s'ajoutent aux frais que supporte le produit du port d'exportation jusqu'à Paris. L'incidence que nous avons calculée est donc un minimum.

Elle est donc très variable également pour les fruits et légumes étrangers et coloniaux, mais elle n'est pas beaucoup plus élevée que pour certains produits français, en particulier les fruits.

SECTION II

Viande tunisienne et café du Brésil.

1° La Revue de l'Union ovine de Février 1935 donne un cas d'exportation de moutons de Tunisie sur Paris. Il est très difficile de déterminer exactement l'incidence du coût du transport sur le prix de détail, comme nous l'avons dit au chapitre II, mais nous donnons cet exemple pour montrer l'importance des frais.

La part du producteur était de 36,3 %, nettement plus élevée qu'en cas d'exportations de primeurs nord-africaines sur Paris, celle des frais de transport de 17,34 %, la part du détaillant de 26,86 %. Les autres frais prennent donc 19,50 % du prix obtenu à Paris. D'après la revue, l'écart production-prix de détail ressort à 8 fr. 30 par kilog de viande. Il est donc lui aussi considérable.

2° Donnons enfin quelque aperçu des frais de transport que supporte 1 kilog de café vendu à Paris. La consommation de cette boisson est très importante en France. D'après M. Lefèvre (*Essai d'économie agricole*), elle s'élevait en moyenne pour la période 1927-30 à 1.700.000 quintaux. Sur cette quantité, les importations du Brésil se montaient à plus de 90 %. Il est donc intéressant de prendre l'envoi de café brésilien sur Paris.

D'après une brochure éditée par le Centre d'études économiques de l'alimentation intitulée *La vie moins chère*, 50 kgs de café devaient supporter 635 francs de frais du Brésil au Havre, dont 71 francs de frais de transport en 1932. Du Havre à Paris, les frais de transport étaient de 6 à 10 francs par 50 kgs. Si nous prenons comme prix de détail du kilog 16 fr., l'incidence des frais de transport sur le prix de détail est de

70 L'INCIDENCE DES TARIFS DE TRANSPORT SUR LES PRODUITS

10 % environ. Ce sont surtout les droits de douane et l'ancienne taxe à l'importation qui grèvent le prix de détail.

Ainsi, deux exemples très différents, le mouton tunisien et le café du Brésil supportent des frais de transport qui ne sont pas en rapport avec la distance parcourue.

CHAPITRE VII

COMPARAISON SOMMAIRE AVEC LES PAYS ÉTRANGERS

Il eut été intéressant de comparer, pour chaque produit agricole que nous avons étudié, la part des frais de transport qui rentrait dans la formation des prix de détail pour un certain nombre de pays. Mais les statistiques que nous avons pu nous procurer sont en nombre très restreint. D'autre part, cette comparaison ne peut valablement se faire qu'en pourcentage des frais de transport par rapport aux prix payés par les consommateurs. Il est bien évident que les produits intérieurs belges supportent moins de frais de transport jusqu'à la consommation que les fruits de Californie consommés à New-York. D'autre part, certains pays manquent de moyens de transport, en particulier quelques pays de l'Europe Orientale. D'après le Journal des Ingénieurs allemands du 13 juin 1931, le rapport moyen du prix de transport aux prix de gros varie pour les denrées agricoles de 1,5 à 5 en Allemagne et de 1,6 % à 5,6 % aux Etats-Unis. Ces chiffres nous paraissent, bien qu'établis pour les prix de gros, insuffisants, car d'après le Railway research service qui a fait une enquête sur cette question aux Etats-Unis, le pourcentage des frais de transport par rapport aux prix de vente des produits agricoles américains est de 13,07 %, et pour les produits de boucherie spécialement, il

n'est que 6,99 %. Cette question des frais de transport en Amérique a été traitée en détail par l'Institut International d'Agriculture qui a publié pour la conférence économique de 1927 un important ouvrage intitulé *Les questions agricoles au point de vue international*. Là, on donne un certain nombre de prix de production, de frais de transport et de prix de détail pour quelques produits agricoles. Nous avons calculé le pourcentage correspondant.

1° Céréales.

Voici sur une première ligne, les prix du blé d'hiver chez le producteur, les frais de transport et le prix final à la minoterie sur une deuxième et sur une troisième lignes ; sur une quatrième, nous avons calculé l'incidence des frais de transport sur le prix final :

Blé, <i>en cents</i>	75,4	99,6	127,5
Transport	9,9	9,9	16,8
Prix final	90,9	122	158,6
Pour 100	10	8,1	10

De même pour le maïs à Chicago :

En cents	39,6	59,7	48,2
Transport	7,2	7,3	13,4
Prix final	57,6	74,8	85,4
Pour 100	12	9	20

Enfin, pour l'orge à Minneapolis :

En cents chez le producteur	39,7	55,3	40,5
Transport	5,5	5,4	9,4
Prix final	52,4	67,7	58,1
Pour 100	10	7,8	16

En Roumanie d'après la Crise agricole publiée par la S. D. N. (volume II, 2^e partie, l'écart entre les prix réalisés par les producteurs et les prix versés par les consommateurs) les frais de transport sont assez élevés. Par rapport au prix à la production, ils sont déjà de 6,6 % pour le blé et même de 36 % pour l'orge, pour 1928-29. Dans l'écart production-consommation, les frais de transport représentent 55,5 % des frais. Ceux-ci sont évalués au chiffre élevé de 48,6 % du prix à la production.

2° Viandes

Voici quelques chiffres donnés par l'ouvrage de l'Institut de Rome pour les Etats-Unis.

Pour le bœuf, le prix moyen pour 100 livres était :

en 1912-13	6,19 dollars
1915-16	7,02 —
1920-21	5,89 —

Les frais de transport correspondants étaient 0,13, 0,15, 0,29. L'incidence est alors :

en 1912-13	2 %
1915-16	2 %
1920-21	4 %

Pour le bœuf en boîte, voici le prix de revient brut, les frais de transport et l'incidence correspondante :

Prix, en cents.....	98,9	103,7	98,34
Transports	2,80	2,77	5,87
Pour 100	2,80	2,6	6

3° *Le Pain*

Pour un dollar que paie le consommateur, le producteur avait :

en 1913	28 cents
en 1916	32,7 »
en 1921	28 »

Les transports avaient eu :

en 1913	5,2 cents
en 1916	5,1 »
en 1921	7,0 »

4° *Fruits*

On a fait des relevés statistiques sur 9.476 wagons vendus en gros à Boston, Chicago et New-York en 1920 et 1921. Les frais de transport étaient estimés à 32,79 % du prix de gros, pourcentage très élevé.

Pour des oranges de Californie, on a relevé les prix de vente suivants à New-York :

en 1913-18	5,690 cents
en 1919-20	9,050 »
en 1920-21	7,520 »

Les frais de transports étaient respectivement de 0,935 cent, 1,252 et 1,620. L'incidence était donc :

en 1913	16 %
en 1920	13 %
en 1921	21 %

Ce pourcentage est assez fort. Il est vérifié par un calcul

plus récent, cité par la Revue Marocaine des fruits et primeurs de l'Afrique du Nord d'Avril 1936. D'après ce périodique, à New-York, un dollar payé par le consommateur de fruits et d'agrumes se partage ainsi :

Pour le cultivateur	35,94 %
Pour les transports.....	16,77 %
Pour le détaillant.....	34,84 %

Il ne faut évidemment pas retenir la précision à laquelle les statisticiens sont arrivés, mais il faut remarquer que pour les fruits, les transports forment une part assez élevée du prix de détail.

Ces chiffres sont, nous l'avons dit, fort incomplets car le rapport sus-indiqué de la S. D. N., *Les écarts entre les prix réalisés par les producteurs et les prix versés par les consommateurs*, ne donne pas le détail des frais de transport sauf pour la Roumanie. Au surplus, la France n'y est même pas mentionnée.

CHAPITRE VIII

L'INCIDENCE DES TARIFS DE TRANSPORT SUR LE PRIX DE VENTE DES PRODUITS AGRICOLES EN FRANCE EST TRÈS VARIABLE

Nous avons étudié la part des frais de transport dans les prix de vente en gros et au détail d'un certain nombre de produits agricoles en nous basant à la fois sur les prix nets et sur les prix des trajets effectués, augmentés des charges annexes. Nous avons d'ailleurs laissé de côté certaines denrées comme le sel et l'huile et certains produits comme le bois, parce que les renseignements que nous avons recueillis ne nous semblaient pas suffisamment probants. Nous avons vu que l'incidence allait d'un chiffre quelquefois bas à dans certains cas, plus de 50 %. Ne peut-on pas dégager un coefficient moyen d'incidence ? On pourrait, par exemple, prendre dans le budget de l'alimentation du consommateur moyen de la région parisienne, les différentes denrées qui y sont citées et qui sont presque toutes des produits agricoles. Nous déterminerions pour chacune la part des frais de transport dans le prix de détail, puis nous établirions un coefficient moyen pondéré comme l'est l'indice de détail du Comité technique de l'alimentation.

Il nous a semblé que ce travail ne serait d'aucune utilité car il ne dégagerait pas la conclusion évidente de la pre-

mière partie de notre étude : le caractère très variable de cette incidence. Nous avons déjà insisté, au cours de l'examen détaillé de chaque produit agricole sur cette variabilité. Un coefficient moyen d'incidence n'aurait aucune signification. En effet, les prix de détail varient beaucoup, en particulier ceux des denrées alimentaires(1). Les prix de transports sont sujets à de fréquentes modifications. Presque tous les jours, le *Journal Officiel* contient des propositions d'homologation de nouveaux tarifs. Il est vrai que, d'après le rapport de M. Roy sur les chemins de fer en 1934, il y a plus de cent modifications quotidiennes dans le tarif ferroviaire anglais.

Enfin, les prix agricoles varient également à la production, ce qui rend infiniment compliqué l'étude de la part des frais de transport dans l'écart production-consommation. Il est donc possible de chiffrer, un jour donné, notre incidence pour un certain nombre de produits venant de lieux donnés. Mais le lendemain, l'incidence peut être tout autre pour les raisons que nous avons indiquées.

C'est ce qui explique la divergence des résultats des études générales que nous allons citer, suivant les années et les produits choisis. Auparavant, nous allons montrer comment on peut chiffrer pour une année donnée le rapport entre le coût des transports et la valeur des produits.

§ 1. — RAPPORT ENTRE LE COUT DES TRANSPORTS ET LA VALEUR DES PRODUITS

On peut prendre la valeur moyenne d'une tonne de marchandise déterminée en faisant le rapport du commerce ex-

(1) Voir en particulier le livre de M. Bérard.

térieur en poids et en valeur. On multiplie la valeur de cette tonne par le nombre total de tonnes transportées par les chemins de fer pour une année et on divise ce produit par la recette totale des grands réseaux pour les marchandises. Ainsi, en 1931 (Revue Rail et Route, Mars-Avril 1933), la tonne valait 1.000 francs. Comme les grands réseaux ont transporté 200 millions de tonnes, la valeur était de 200 milliards de francs. La recette totale fut de 11 milliards. Le rapport nous donne le coût moyen des transports, soit 5,5 %.

En 1932 (Revue Transports, Février 1935, page 309), la valeur d'une tonne était de 700 francs. Les grands Réseaux transportèrent 185 millions de tonnes qui valaient 129 milliards. La recette totale ayant été de 10 milliards, le coût moyen était de 7,7 %. Ce résultat pourrait être continué pour les années suivantes, mais il faut remarquer que la manière dont on le calcule n'est pas exempte de critique et que de plus, le coefficient moyen auquel on arrive n'a pas beaucoup d'intérêt. Il monte parce que les prix ont baissé. Les chemins de fer sont devenus plus chers à cause de la crise. Le pourcentage que l'on trouverait en éliminant les variations de la conjoncture n'aurait pas de valeur propre ; il serait trop général et ne pourrait servir que de comparaison avec les chiffres correspondants des autres années, encore faudrait-il éliminer les variations dues à la crise ferroviaire. Ce procédé trop général et trop complexe ne nous satisfait donc pas.

§ 2. — L'INCIDENCE DES TARIFS DE TRANSPORT SUR LES PRIX DES PRODUITS AGRICOLES A UNE ÉPOQUE DÉTERMINÉE

Nous allons voir quelques chiffres spéciaux pour un certain nombre de produits agricoles mais que l'on a groupés

et calculés un jour donné. Nous n'avons d'ailleurs pas cité ces résultats au cours de nos recherches sur chaque produit.

1° La Chronique des transports du 25 décembre 1931 groupe quelques résultats pour un certain nombre de produits agricoles pour l'année 1930.

Produits.	Distance parcourue.	Prix de transport.	Incidence sur les prix de détail.
Pommes de terre	400 km.	0,06 par kg.	5,23 %
Œufs	400 km.	0,19 les 12	3 %
Beurre	500 km.	0,44 par kg.	1,83 %
Volaille	450 km.	0,58 par kg.	1,89 %
Lait	100 km.	0,08 par litre	5,52 %
Blé	100 km.	0,03 à 0,05 par kg.	2,3 à 3,3 %
Poisson	254 km.		3,18 %
Bœuf sur pied	coefficients	moyens en G. V.	3,22 % en P. V. 3,03 %
Veau — — —	— — —	— — —	4,78 % — 4,11 %
Porc — — —	— — —	— — —	3,67 % — 3,26 %
Mouton — — —	— — —	— — —	3,17 % — 2,94 %
Bœuf frais	2,1 %		
Veau frais	2,1 %		
Porc	1,9 %		
Mouton	2,5 %		

L'incidence paraît en général très faible parce que les prix de transport sont nets.

2° Pour l'année 1931, le journal de la Société de Statistique de Février 1932 a publié les quelques résultats suivants :

Poulet de Châtelleraut	incidence 1 %
Bœuf de Limoges	— 2 à 3 %
Merlan de Lorient	— 2 à 5 %
Colin d'Arcachon	— 2 à 5 %
Vin rouge du Midi	— 4 à 5 %
Blé à 300 km.	— 3 %

Ces chiffres nous paraissent très faibles. M. Godfernaux

lui-même dans son étude sur les Grands Réseaux en 1931, estime que le prix des transports entre dans les prix de détail des principales denrées de consommation pour un pourcentage qui varie de 1,3 à 6,7 %. Ces résultats ont une précision qui, nous l'avons amplement montré, semble exagérée :

3° Pour l'année 1932, nous extrayons de la *Revue Rail et Route*, de Mars-Avril 1933, les chiffres suivants qui sont plus élevés, non que le coût des transports soit devenu plus élevé, mais parce qu'elle calcule avec le prix du trajet tous les frais annexes et que les prix des produits agricoles ont baissé :

En décembre 1932,

Lait du Loiret	prix de vente	1 fr. 50 le litre	incid.	4,7 %
Beurre de Maine-et-Loire	—	20 fr. le kg.	—	2 %
Œufs de Charente	—	10 fr. les 12	—	4 %
Pommes de terre de Bretagne :				
Nouvelles	—	2 fr. 50 le kg.	—	16 %
Ordinaires	—	0 fr. 80 le kg.	—	10 %
Tomates de Provence	—	0 fr. 75 le kg.	—	65 %
Haricots verts du Roussillon	—	2 fr. 15 le kg.	—	28 %
Vin rouge du Midi	—	2 fr. 50 le litre	—	20 %
Veau	—	30 fr. le kg.	—	1,3 %
Mouton du Limousin	—	26 fr. le kg.	—	1,5 %
Bœuf	—	8 fr. le kg.	—	5 %
Poulet de Vendée	—	24 fr. le kg.	—	3,4 %
Colin de Lorient	—	15 fr. le kg.	—	2,5 %
Merlan de Lorient	—	7 fr. 50 le kg.	—	5 %
Bœuf venant de 300 km. et en				
prenant le prix à la Villette	—	6 fr. le kg.	—	6,7 %
Veau venant de 300 km. et en				
prenant le prix à la Villette	—	8 fr. le kg.	—	6,6 %
Mouton, Villette	—	11 fr. le kg.	—	5,6 %
Porc, Villette	—	10 fr. le kg.	—	3,9 %

La Revue a pris pour le bœuf 350 kg. de viande nette,

pour le veau, 42 kg., pour le mouton, 12 kg. 30 et pour le porc, 31 kg. 50.

4° Pour 1934, nous extrayons de la Revue Transports de Février 1935, les chiffres suivants :

Beurre de Maine-et-Loire	incidence	2 %
Veau premier choix du Limousin	—	1,3 %
Colin de Lorient	—	2,5 %
Blé de Beauce	—	7 %
Pommes de terre de Bretagne	—	10 %
Vin du Midi	—	20 %

Les commerçants en gros donnaient pour la même année (B. C. N. I. C. A.) de Janvier 1935 :

Bœuf	part du transporteur	6,5 %	du prix de détail
Porc	—	7,1 %	—
Vin 9°	—	20 %	—
Beurre	—	3 %	—
Poulet	—	2 %	—
Œufs	—	2 %	—
Café	—	8 %	—
Huile d'arachide	—	15,2 %	—

Bien que de sources différentes, les incidences pour le vin et le beurre sont analogues.

5° Pour 1935, nous extrayons d'une étude publiée par le Centre polytechnicien d'études économiques intitulée *le Problème des Transports*, les chiffres suivants :

Viande	Incidence par rapport aux prix de vente	6,5 %
Poisson	—	12 %
Beurre	—	3,5 %
Vin	—	9,5 %
Café	—	0,2 %
Pommes de terre	—	20 %
Raisin	—	21 %

Nous ignorons comment ont été trouvés ces pourcentages.

Ils nous paraissent un peu élevés, en particulier pour le poisson. M. le doyen Allix donnait, dans le journal *Sans Fil*, du 19 février 1936, les chiffres suivants :

Raisin	Incidence par rapport aux prix de détail	23,9 %
Pêches	— — —	14 %
Tomates	— — —	28 à 38 %

Nous voyons que, pour les fruits et légumes, l'incidence est plus élevée. Mais il ne faudrait pas dire, comme le fait la brochure *Les Transports au service et non à la charge de la Nation*, que les transports entrent pour 60 % dans le prix de détail des fruits et légumes et de 43 % exactement dans le prix des denrées alimentaires. Si, dans des cas particuliers, notre incidence a dépassé 50 %, un pourcentage général, si on pouvait le calculer aisément, serait très en-dessous de 43 %.

Si nous ne pouvons donner une conclusion nette à l'étude statistique de l'incidence des tarifs de transport sur le prix de vente des denrées agricoles, pouvons-nous déterminer, avec plus de précision, l'influence des variations de tarifs sur le même prix de vente ? C'est ce que nous allons essayer de faire brièvement dans notre deuxième partie.

DEUXIÈME PARTIE

L'INCIDENCE DES VARIATIONS DES TARIFS DE TRANSPORT DANS LE PRIX DE VENTE DES PRODUITS AGRICOLES

Jusqu'à présent, nous avons supposé que les tarifs de transport étaient fixes et nous avons essayé de calculer l'influence de ce tarif sur le coût de la vie, c'est-à-dire sur la dépense payée par le consommateur. Nous allons maintenant faire varier ce tarif et en voir les conséquences d'abord en raisonnant théoriquement puis en prenant quelques exemples de variations de prix de transport.

§ 1. — THÉORIE DE L'INCIDENCE DES VARIATIONS DE TARIFS SUR LE PRIX DE VENTE DES PRODUITS AGRICOLES

Nous négligerons ici l'abaissement des tarifs d'exploitation qui est d'ailleurs plus facile à étudier. Nous prenons un tarif sur une relation donnée et pour un produit spécial. Pour sérier les questions, il vaut mieux distinguer la diminution et l'augmentation des prix de transports.

1° En cas de diminution du péage, nous avons en principe une diminution de prix de vente du produit en question, puis peut-être une augmentation de la consommation

et du trafic. Mais les phénomènes économiques sont plus compliqués. Il faut d'abord remarquer que souvent la baisse ne se répercute pas chez le consommateur C'est le grossiste qui prend en charge la diminution. Le transporteur et le consommateur n'en profitent alors pas du tout.

D'autre part, une baisse des tarifs ne peut avoir d'effet sur la consommation que si celle-ci peut augmenter. La consommation des produits agricoles ne peut dépasser un certain degré de saturation et il arrive un moment où ce point est atteint. Nous dirons donc avec M. Lamalle (Cours d'exploitation commerciale des chemins de fer) que pour qu'une réduction de tarif conduise à une augmentation de trafic, il faut que :

- a) La réduction atteigne le consommateur,
- b) La production et l'écoulement des marchandises puissent être augmentés. Nous supposons que c'est possible et que c'est parce qu'il y a surproduction que l'on diminue le tarif. Mais il faut surtout que :
- c) Les tarifs ne soient pas si faibles, que la réduction soit trop faible pour exercer une action sensible sur le trafic.

Enfin, il ne faut pas que le consommateur gagne ce qu'il perd en tant que contribuable. Si la réduction amène un déficit des transports payé par l'Etat, nous sommes en présence d'un cas encore plus compliqué car il faudrait savoir comment l'Etat couvrira ce déficit. Ce qu'on peut dire, c'est que si l'Etat augmente les impôts indirects ou émet des billets, la réduction n'était pas justifiée car pour satisfaire quelques consommateurs, on a sacrifié la grande partie des habitants, toutes choses égales d'ailleurs.

C'est pourquoi les exemples de réduction partielle sont

dangereux. Souvent la théorie conclue à la non-influence des réductions sur le prix de détail. Ainsi, M. Coursaget (*Revue Transports*, Février 1935) estime qu'une réduction de 20 % du tarif du colin expédié de Lorient à Paris n'aurait qu'une répercussion qui pourrait se chiffrer de 5 à 6 centimes par kilogramme dans le prix de détail. Encore faudrait-il que les intermédiaires ne se l'approprient pas.

Quant aux réductions générales de tarif, elles n'ont pas d'effet la plupart du temps. C'est ce que pense M. Richard Bloch (*Revue d'Economie Politique de 1932*) qui estime que des variations de tarifs de 12,5 % n'ont qu'une répercussion de 0,27 % sur les prix, bien trop faible pour augmenter le trafic.

Nous avons réservé un dernier point. C'est l'hypothèse où les prix sont calculés par des formules rigides. En prenant les formules que nous avons données pour la farine et le pain, on peut voir facilement qu'une réduction de 50 % sur le prix du transport n'agirait que très peu sur le prix du pain.

2° En cas d'augmentation des tarifs, le plus souvent, le prix de détail monte sans tarder. Il monte si vite qu'il dépasse la répercussion théorique quelquefois que les techniciens ont pu calculer. Il peut arriver que les intermédiaires majorent leurs prix de vente dans une proportion plus grande que celle dont leurs prix d'achat ont été grevés. Il peut arriver également qu'un impôt *ad valorem*, comme l'était l'ancienne taxe sur le chiffre d'affaires en France, majore également les prix parce qu'elle s'ajoutait plusieurs fois aux prix des produits. La nouvelle taxe à la production essaie de pallier à cet inconvénient. Son but en période de hausse des prix est d'empêcher les prix successifs de monter plus que proportionnellement à l'augmentation. Si les prix

étaient stables et que ce soit le tarif de transport qui soit majoré, le rôle de cette nouvelle taxe serait le même.

L'augmentation des tarifs, en majorant les prix de détail, peut amener une diminution de la consommation. Celle-ci est très regrettable car le plus souvent les produits agricoles sont des produits de première nécessité.

Cette diminution du trafic amènerait alors une diminution des recettes des transports, c'est-à-dire le but opposé au résultat cherché.

Cette théorie a été adoptée par M. Pomaret dans son rapport déjà cité sur le budget de 1937 des chemins de fer. Il déclare que pour résoudre le problème ferroviaire, il a songé à une majoration générale des tarifs, mais il ne la propose pas. Car si elle n'entraînerait pas théoriquement une hausse du coût de la vie, elle serait le point de départ de majorations qui se répercuteraient indéfiniment sur le coût de la vie.

Quant aux augmentations des frais de transport qui porteraient sur des prix rigides, il suffit de se reporter aux formules que nous avons citées sur le prix de la farine et du pain pour voir de suite qu'une augmentation de ces prix n'affecterait que de très peu le prix de détail du pain.

D'autres considérations peuvent intervenir dans cette théorie déjà complexe. Nous allons le montrer en prenant quelques exemples de diminutions puis d'augmentations de tarifs.

§ 2. — DIMINUTION DE TARIFS

Les exemples que nous avons pu nous procurer jusqu'au développement des transports routiers sont assez probants, mais les exemples de diminutions depuis 1927 n'ont qu'une

valeur assez relative. Ainsi, en 1892, le P. O. a abaissé le prix des transports de blé et a constaté une augmentation du trafic, prouvant ainsi le développement de la consommation.

En 1893, pour augmenter et pour faire vendre les vins du Midi dans la région parisienne, on abaissa les tarifs par fer de 40 %. Le but était de concurrencer les vins algériens et espagnols qui avaient supplanté les vins méridionaux. Le tarif fut abaissé de 40 %, malgré la protestation des bateleurs qui parlaient déjà de « l'écrasante omnipotence des compagnies de chemins de fer ». (Protestation contre les demandes d'homologation faites par les compagnies du P. O., du Midi et du P. L. M., Paris 1893.) Les résultats furent les suivants pour l'arrivée à Paris :

1892	par fer	380.000 t.	—	par eau	282.000 t.
1894	—	449.000 t.	—	—	218.000 t.
1895	—	492.000 t.	—	—	177.000 t.

En 1895, les vins du Midi remplaçaient les vins concurrents, sans d'ailleurs que le prix de détail soit abaissé.

Nous citerons maintenant une diminution toute récente, toujours sur le vin, dont tous les journaux ont discuté très longuement. Le gouvernement a, malgré les avis contraires du Conseil supérieur des chemins de fer, abaissé le tarif des vins du Midi vers Paris de 33 %, du 1^{er} janvier 1935 au 31 mars, puis de 25 % jusqu'à la fin de 1935. Le prix du vin à la consommation s'est abaissé nettement, mais il faut reconnaître qu'au même moment le prix à la production de l'hectolitre de vin rouge de 9^e diminuait également. Le tarif était réduit, par hectolitre, pour Béziers-Paris par exemple, de 17 fr. 55 à 13 fr. 21, mais une loi du 24 décembre 1934 a établi une taxe de 6 francs par hectolitre de

vin à laquelle est venu s'ajouter un supplément de 1 franc par hectolitre (D. L. 30 octobre 1935). Que conclure ? Il faut ajouter que le trafic des réseaux a augmenté pour le premier semestre 1935 de 41.120 tonnes pour les transports inférieurs à 300 kilomètres et a diminué pour les transports plus longs, de 61.000 tonnes, laissant au fonds commun une perte de 48 millions. Il est difficile de déterminer si la baisse à la consommation est due à la baisse à la production ou à la diminution du tarif. Il serait intéressant de savoir si la consommation a augmenté. Il faut ajouter qu'une réduction analogue de 30 % en 1923 avait fait perdre aux réseaux 100 millions et n'avait déterminé une baisse des prix à la consommation que de 2 à 3 centimes le litre.

Terminons par quelques renseignements communiqués par le réseau du Nord. Il a constaté sur le trafic de Rang-du-Fliers à Paris qu'une diminution du prix de transport du lait de 2 centimes 7 par litre, avait amené une augmentation du trafic en 1935, alors que les années précédentes celui-ci était en décroissance.

De même, ce Réseau a diminué le prix de la tonne de choux-fleurs de Saint-Omer à Paris de 178 fr. 90 en 1927 à 177 fr. 25 en 1935. Le trafic présente les oscillations suivantes :

1927	7.164 t.	1934	9.922 t.
1930	10.406 t.	1935	7.779 t.
1933	7.245 t.		

Un dernier exemple nous est fourni par la marée de Boulogne à Paris. Par wagon isotherme de trois tonnes, le tarif était en 1927 de 178 fr. 70 par tonne, soit 0 fr. 268 par kilog (66 kg. à la tonne). En 1935, il était de 156 fr. 95, soit 0 fr. 235 par kilog. Or, le trafic a augmenté :

1930	21.380 t.	
1931	23.000 t.	
du 10 juin 1932 au 9 juin 1933.....		26.828 t.
du 10 juin 1933 au 10 janvier 1934.....		18.351 t.
du 11 janvier 1934 au 10 janvier 1935....		30.000 t.
avec, il est vrai, le tonnage venant de Dunkerque.		
En 1936		29.896 t.
du 11 janvier 1936 au 11 juin 1936.....		14.294 t.

Que conclure de ces trois exemples ? Il est difficile de dire si c'est la diminution du prix de transport qui a amené un accroissement du trafic, encore que cet accroissement soit assez irrégulier. Trop de facteurs jouent. Il faudrait connaître la consommation totale de la capitale et aussi le chiffre des transports routiers. Or, il est impossible de se le procurer. Bien plus, certains prétendent que quand le trafic du chemin de fer augmente à la suite d'une diminution de tarif, ce n'est pas parce que le prix de détail a baissé, c'est parce que certaines entreprises de transports routiers ont cessé leur concurrence. On voit ainsi qu'il est extrêmement difficile de tirer une conclusion quelconque de l'étude des diminutions de tarifs.

§ 3. — AUGMENTATIONS DE TARIFS

Peu de tarifs ont été augmentés récemment. Les renseignements que nous avons sur les majorations antérieures à 1930 sont trop peu détaillées pour que nous en tirions des conclusions certaines.

Ainsi le bulletin quotidien du 14 mars 1924 reproduisait une affiche qui indiquait pour trente denrées environ les effets de la majoration appliquée à l'époque sur le prix de détail. Nous en extrayons les plus caractéristiques.

Sur 1 kg. de fruits venant de 600 km., la majoration était

de 0 fr. 028 ; sur 1 kg. de volaille venant de 450 km., elle était de 0 fr. 030 ; sur 1 litre de vin venant de 752 km., elle était de 0 fr. 015, etc.. Elle ne dépassait pas 1 % du prix de détail de ces denrées.

De même, la majoration appliquée après le 1^{er} mars 1928 a donné les résultats suivants :

Pour la farine venant de 100 km., elle ressort à 0 fr. 0694 par kg.
 Pour les haricots — 400 km., — à 0 fr. 01203 par kg.

etc... En principe les majorations n'entraînent pas de sensibles augmentations des prix de détail. La formation de ceux-ci est trop complexe pour qu'on puisse dégager l'influence des principaux facteurs de leurs variations.

Malgré les augmentations de tarifs, on constate une augmentation du trafic, pour certains produits, par exemple pour les primeurs du Roussillon, ainsi qu'en témoigne le tableau suivant :

1925	45.000 tonnes
1926	50.000 —
1927	56.000 —
1928	62.000 —
1929	68.000 —
1930	62.000 —
1931	72.000 —

C'est certainement à un effort de propagande qu'est due cette progression ; mais faut-il en tirer qu'on peut majorer les tarifs sans agir sur le développement de la production et sur la stabilisation des prix ? Nous ne le pensons pas.

CONCLUSION

LA LUTTE CONTRE LA VIE CHÈRE EN FRANCE PAR L'ABAISSEMENT DES TARIFS DE TRANSPORT

§ 1. — L'EFFORT DES RÉSEAUX

Les grands Réseaux de chemins de fer ont cherché depuis la guerre à concilier les nécessités de la vie économique avec leurs difficultés financières. Ils ont créé différentes sortes de tarifs dont nous avons d'ailleurs déjà dit quelques mots qui ont été très appréciés par les consommateurs. Ainsi, les colis agricoles augmentent chaque année. Ils sont passés de 1.460.000 en 1932 à 2.394.000 en 1934. C'est un effort intéressant pour mettre en rapport direct le consommateur et le producteur. Les chemins de fer ont d'ailleurs cherché ce dernier également. Ils ont voulu, comme le disait le rapport pour 1935 de la Compagnie P.-O., page 46 : « Aider, « par des abaissements de prix, les producteurs atteints par « la crise, de manière à étendre le champ de leurs débou-
« chés ou de leurs approvisionnements. »

Ils ont cherché très récemment à réduire leurs tarifs. Ainsi, les fruits secs de Marseille à la Région parisienne ne paient, depuis le 22 janvier 1937, que 180 francs au lieu de 200 francs la tonne. Des réductions ont été également pratiquées sur la marée, le raisin, les œufs...

Mais ces efforts sont insuffisants pour diminuer le coût de la vie car les Réseaux subissent un certain nombre de règles.

§ 2. — L'EFFORT DES POUVOIRS PUBLICS

La loi du 31 décembre 1936, art. 6, a supprimé l'impôt sur les transports de marchandises (qui était d'ailleurs supprimé ou réduit pour certains produits agricoles) et l'a remplacé par une taxe unique de 2 % que supporteront les Réseaux. Voici, extraite de l'Information Transports du 15 février 1937, la lettre que le Ministre des Travaux Publics a adressée au Président du Comité de direction des Chemins de fer :

« Par lettre du 10 décembre 1936, vous m'avez soumis
« une proposition tendant à modifier le taux des majora-
« tions générales des tarifs de marchandises corrélative-
« ment à la suppression de l'impôt sur les transports pré-
« vue dans le projet de réforme fiscale.

« Le Conseil supérieur des Chemins de fer appelé à déli-
« bérer sur l'affaire, dans sa séance du 23 décembre cou-
« rant, m'a proposé d'adhérer à cette proposition.

« J'ai l'honneur de vous informer qu'en vertu de l'article
« 17 de la convention du 28 juin 1921, conformément à
« l'avis précité du Conseil supérieur des Chemins de fer,
« je ne fais pas d'opposition à la mise en vigueur des taux
« de majorations générales des tarifs de transport des mar-
« chandises tels qu'ils sont indiqués dans le tableau annexé
« à votre proposition.

« Il est bien entendu :

« 1° Que cette mesure ne doit pas avoir pour effet de

« modifier les prix actuellement payés par le public, compte
« tenu de la prise en charge par les Réseaux de la taxe
« sur le chiffre d'affaires ;

« 2° Que les prix homologués pour le transport des vins
« à dater du 1^{er} janvier 1937 resteront nets de toute charge. »

Le Ministre des Travaux Publics,

Signé : BEDOUCÉ.

Au point de vue économique, cette réforme ne change rien puisque les tarifs ne sont pas modifiés. Les propositions de lois de certains députés (Voir documents, Chambre 1935, n^{os} 5103, 4914, 4783) laissaient entrevoir une marge de réduction qui consistait en la suppression pure et simple de l'impôt de 10 à 5 %. La situation financière des chemins de fer ne l'a pas permis : on peut le regretter. Ainsi donc, comme le dit M. Pauly (*Etude sur les tarifs de chemins de fer, transport de marchandises*, page 121), la question des tarifs se rattache à la politique des transports, laquelle s'intègre elle-même dans notre politique économique. D'ailleurs, le Conseil supérieur des chemins de fer est en train de revoir toute la tarification. Quelques personnes compétentes nous ont laissé entendre qu'il s'agissait malheureusement d'une majoration générale.

§ 3. — L'INSUFFISANCE DE CE PROCÉDÉ

La réduction des tarifs de transport, surtout en période de hausse des prix à la fois nationale et internationale, ne saurait à elle seule combattre la vie chère. Les remèdes contre ce fléau dépassent le cadre de cet essai. Il faut chercher « les moyens de diminuer le prix des denrées agricoles sans

réduire les revenus des producteurs ». (B. I. T., série B, n° 23, l'Alimentation des travailleurs et la politique sociale). Si on ne peut abaisser les prix de revient, il faut ou réduire les impôts, ou pénétrer dans tous les autres rouages intermédiaires, tâche particulièrement difficile.

Il nous semble qu'en France, les impôts sur les denrées de première nécessité sont très élevés. Ainsi :

Le café	paie	8 fr.	d'impôt par kilog.
La chicorée	—	1 fr. 75	—
Le sel	—	0 fr. 70	—
Le vin	—	0 fr. 26	—
La viande paie de 0 fr. 272 à 0 fr. 40 par kg.			

pour la taxe à l'abatage, sans compter les octrois et les autres impôts. La contre-partie de cette suppression éventuelle est l'augmentation du déficit budgétaire. Comme le dit M. Kessler (Moniteur du pétrole roumain du 15 novembre 1933), pour abaisser les prix de revient sans abaisser les salaires, il faut, pour combattre la crise, réduire les frais de transport des marchandises. De plus, pour reprendre une partie du discours de M. d'Hoffschmidt, Ministre des Travaux Publics à la Chambre belge, le 24 mars 1846, il y a donc plus de quatre-vingt-dix ans, « le chemin de fer doit être un utile auxiliaire pour mettre les denrées alimentaires à la portée des classes pauvres ».

Ces paroles n'ont pas perdu de leur actualité : ce sont tous les transports modernes qui doivent collaborer à l'œuvre préconisée par le ministre belge.

VU :

Le Doyen,
EDGARD ALLIX.

VU :

Le Président de la thèse,
ROGER PICARD.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :

Le Recteur de l'académie de Paris,
CHARLÉTY.

ANNEXE

LA RÉPERCUSSION EN VALEUR RELATIVE DES AUGMENTATIONS RÉCENTES SUR LE PRIX DE REVIENT DU CAMIONNAGE

La Société des Transports automobiles industriels et commerciaux a bien voulu nous donner un aperçu de la répercussion en valeur relative des augmentations récentes des salaires et autres charges sur le prix du camionnage, à la date du 1^{er} février 1937, par rapport au 31 mai 1936.

1° Salaires.

Les augmentations sont évaluées à 57,5 % pour les conducteurs, 29,3 % pour les ouvriers et 55,2 % pour les salaires nécessaires à la manutention.

2° Les congés payés sont évalués respectivement à 6,3, 5,2 et 6,2 %, suivant les catégories précédentes.

3° Les charges sociales sont en augmentation respectivement de 2,9, 2,3, 2,8 %.

Le total ressort ainsi à 66,7, 36,8 et 64,2 %.

4° Les autres frais subissent à la date du 1^{er} février les augmentations suivantes :

Essence	13 %
Huiles et graisse	13 %
Pièces de rechange	30 %
Pneumatiques	29 %

Enfin, les frais généraux, c'est-à-dire les appointements du personnel, ont augmenté de 21 %.

L'ensemble des augmentations donne une augmentation du prix de revient de 25,5 %.

Cette Société, qui est une des plus importantes de France, puisqu'elle dessert trente et un départements et que ses voitures ont parcouru, en 1936, 48 millions de kilomètres (voyageurs et marchandises) doit évidemment majorer ses prix. Elle fait d'ailleurs de nombreux transports agricoles, mais irréguliers.

Dans ces conditions, en supposant qu'on applique la semaine de quarante heures, auquel cas il faut augmenter les chiffres précédents de 6/5, il faut s'attendre à un relèvement général des tarifs de transport qui sera certainement nuisible à la reprise de l'activité économique.

Nous ne savons les intentions des pouvoirs publics pour l'application de la loi du 1^{er} janvier 1937, article 26, qui prévoit une refonte générale du régime des chemins de fer dans une coordination d'ensemble des transports qui doit intervenir avant le 31 mars 1937 ; mais, comme nous l'avons dit, de nombreuses raisons nous font craindre une majoration des tarifs dont les conséquences seraient imprévisibles.

BIBLIOGRAPHIE

- Académie d'Agriculture* (Comptes rendus des séances de l').
Académie des Sciences Morales et Politiques (Comptes rendus des séances de l').
Agriculture et le Réseau du Midi (l').
Alliance Syndicale pour la défense des intérêts généraux du Commerce et de l'Industrie : Tarifs de chemins de fer d'intérêt général.
ALLIX. — *Science des Finances*, Paris 1931.
- ALLIX et LECERCLÉ. — *Les Contributions indirectes*, 2 vol. Paris 1929.
BAUDIN. — *La Monnaie et la formation des prix*. Première Partie, les Eléments, Paris 1936.
BÉRARD. — *Du Producteur au Consommateur*, Paris 1936. 2 vol.
BERTHOULE. — *Rapport sur le transport du Poisson par voie ferrée*.
BIRNIE. — *Histoire économique de l'Europe*, Paris 1932.
BLOCH. — *Questions de chemins de fer*, Paris 1921.
BRAIBANT. — *L'Agriculture française*, Paris 1936.
- CALOT. — *Les Transports commerciaux*, Paris 1929.
CAMPREDON. — *Rôle économique et social des voies de communication*, Paris 1900.
CASTIAU. — *Les Transports en Belgique*, Bruxelles 1935.
CAUWÈS. — *Cours d'économie politique*, Paris 1893.
CAVAIGNAC. — *L'Etat et les tarifs de chemins de fer*. Paris 1882.
Chemins de fer d'Alsace-Lorraine (Rapports annuels du Directeur Général des).
Chemins de fer de l'Est (Rapports annuels du Conseil d'Administration des).
Chemins de fer de l'Etat (Rapports annuels du Directeur Général des).
Chemins de fer du Midi (Rapports du Conseil d'Administration des).
Chemins de fer du Nord (Rapports du Conseil d'Administration des).
Chemins de fer du P.-L.-M. (Rapports du Conseil d'Administration des).

Chemins de fer du P.-O. (Rapports du Conseil d'Administration des).
Chemins de fer devant la Crise (Les).

Chemins de fer français (Les).

CLEVENOT (Mlle). — *La Production des primeurs en Afrique du Nord*, Paris, 1933).

COLSON. — *Cours d'Economie Politique*, Tome VI, Paris 1929.

— *Transports et Tarifs*, Paris 1908.

Comité National de la Viande (Note sur le rapport de MM. Herriot et Tardieu sur la vie chère, Paris 1934).

Congrès de l'Agriculture Française (Travaux des).

Congrès de l'Élevage de 1932 (Travaux du).

Congrès International du Raisin (Rapports du premier), Paris 1936.

Conseil National Economique (Rapports au). — En particulier :
 DEVINAT, *la Politique agricole de la France*, 1935 ; et DELCASSE D'HUC
 DE MONSEGOU, *la Répartition des denrées alimentaires*, 1933.

DESCHESNE. — *Histoire économique contemporaine*, Paris 1936.

Encyclopédie Française, Tome X.

Encyclopedy of Social Sciences.

Essai de quelques idées claires sur la question du vin en France,
 Paris 1935.

FOVILLE (DE). — *La Transformation des moyens de transport et des conséquences économiques et sociales*, Paris 1880.

GALLOUEDEC, MAURETTE, R. et Mme OZOUF. — *Géographie humaine*, Paris 1935.

GIDE. — *Traité d'économie politique*, Paris 1929.

GODFERNAUX. — *Les Grands Réseaux en 1931, 1932, 1933, 1934, 1935* (5 volumes).

GOURNERIE (La). — *Etudes économiques sur l'exploitation des Chemins de fer*, Paris 1880.

Grands Réseaux (Les), Paris 1932.

HITIER (J. et H.). — *Problèmes actuels de l'agriculture*, Paris 1921.

JOSSERAND. — *Les Transports en service intérieur et en service international*, Paris 1926.

KERGOMARD. — *Géographie Economique*, Paris 1934.

LAMALLE. — *Cours d'exploitation des Chemins de fer*, Louvain 1929.

- LAMBERT. — *L'industrie agricole et l'industrie des transports*, Paris 1903.
- LATOUR. — *La Doctrine de la Commission des chemins de fer du Canada en matière de tarifs*, Montréal 1933.
- LEENER (Georges de). — *Prix de gros et prix de détail en Belgique*, Bruxelles 1932.
— *Du Producteur au Consommateur*, Bruxelles 1934.
- LEFÈVRE. — *Essai d'Economie agricole*, Paris 1933.
- MILHAUD. — *Les Fermiers généraux du rail*, Paris 1921.
- Ministère des Travaux Publics. — *Rapport sur l'évolution des grands réseaux de chemins de fer en 1934*, par M. Roy.
- Mouvement des prix depuis la stabilisation (Le)*, Paris 1934.
- NOËL. — *La question des tarifs de chemins de fer*, Paris 1884.
- NOGARO. — *Eléments d'Economie Politique*, Paris 1936.
— *Les prix agricoles mondiaux et la crise*, Paris 1936.
- NOGARO et OUALID. — *Evolution du commerce, du crédit et des Transports depuis 150 ans*, Paris 1914.
- PAULY. — *Etudes sur les tarifs de chemins de fer*, Bruxelles 1934.
- PERREAU. — *Cours d'Economie politique*, Paris 1934-35 (2 vol.).
- PESCHAUD. — *Politique et fonctionnement des Transports par chemins de fer pendant la guerre*, Paris 1926.
- PIROU. — *Cours d'Economie politique professé à la Faculté de Droit de Paris (1^{re} année)*.
- POUPY. — *Transports et tarifs de chemins de fer*, Paris 1928.
- Problème de la viande (Le)*, Paris 1934.
- Problème des Transports (Le)*, Paris 1936.
- Protestation contre les demandes d'homologation faites par les Compagnies P.-O., P.-L.-M., Midi*, Paris 1893.
- Publications agricoles de la Compagnie P.-O.*
- Questions agricoles*, Paris 1937.
- Rapport sur la situation financière des grands Réseaux de chemins de fer français*, par M. Fournier, Melun 1931.
- REGRAY. — *Brésil, Café*, 1934 ; *Le Havre*, 1934.
- RENARD et DULAC. — *Evolution industrielle et agricole depuis 150 ans*, Paris 1912.
- Réseau du Nord devant la crise (Le)*, 1936.
- ROUY et MARCHAND. — *Contributions à l'étude du problème de la viande*, Paris 1934.

100 L'INCIDENCE DES TARIFS DE TRANSPORT SUR LES PRODUITS

Semaines Sociales de France (Les).

Statistique agricole annuelle pour 1935, Paris 1936.

Statistique du Commerce extérieur de la France, Paris 1936.

TOCANNE. — *Evolution des chemins de fer français en 1935, Paris 1936.*

Transports au service, non à la charge de la Nation (Les), Paris 1933.

TRUCHY. — *Cours d'Economie politique, Paris 1936.*

ULRICH. — *Traité général des Tarifs de chemins de fer, Paris 1890.*

Vie moins chère (La), Paris 1935.

PERIODIQUES

Activité économique (L').

Annales de Géographie.

Annales de la Régie directe.

Association Agricole (L').

Bétail.

Blé au Pain (Du).

Boucher Français (Le).

Bulletin Bibliographique de l'Institut d'Etudes et de Documentation Economiques et Sociales.

Bulletin de Documentation sur le Marché de la Viande.

Bulletin de Documentation sur le Marché du Blé

Bulletin de l'Agence de Presse Agricole.

Bulletin de la Confédération Nationale des Industries et Commerces de l'Alimentation.

Bulletin de la Statistique Générale de la France.

Bulletin de l'Union Ovine.

Bulletin des Halles, Bourses et Marchés.

Bulletin du Centre d'Etudes Economiques et Techniques de l'Alimentation.

Bulletin d'Information Economique de la Banque Nationale pour le Commerce et l'Industrie.

Bulletin d'Information et de Documentation de la Banque Nationale de Belgique.

Bulletin Economique de l'Indo-Chine.

Bulletin du Maroc.

Bulletin Quotidien.

Café (Le).

Chambres d'Agriculture.

Chronique Coloniale (La).

Chronique des Transports (La).

Confédération Générale des Vignerons (La).

Conjoncture Economique (La).

Conseiller du Commerce extérieur (Le).

Dépêche de Toulouse (La).

Documents parlementaires.

Economie Nouvelle (L').

Economiste Français (L').

Economiste Européen (L').

Epicerie Française (L').

Epicier (L').

Expansion Agricole (L').

Experta.

Fédération Nationale du Commerce du Bétail (Revue Mensuelle).

Feuille Vinicole (La).

France Alimentation.

France Laitière et Avicole (La).

France-Transports.

Grossiste (Le).

L'Information.

L'Information Transports.

Journal d'Agriculture Pratique.

Journal de la Boucherie.

Journal de la Boucherie en Gros.

Journal de la Meunerie.

Journal de la Société de Statistique de Paris.

Journal des Débats.

Journal des Economistes.

Journal du Commerce.

Journal du Syndicat de la Boucherie en Gros de Paris et du département de la Seine.

Journal Officiel.

Journée Industrielle (La).

Moniteur du Pétrole Roumain (Le).

Moniteur Vinicole (Le).

Navigation du Rhin (La).

Navigation Intérieure (La).

Observation Economique (L').

Pommes, Cidres et Alcools.

Rail et Route.

Recueil de Statistique de l'Institut International du Commerce.

Réforme Economique (La).

Revue d'Economie Politique.

Revue des Agriculteurs de France.

Revue des Etudes Coopératives.

Revue des Fruits, Légumes et Primeurs.

Revue Economique Internationale.

Revue Générale des Chemins de Fer.

Revue Internationale d'Agriculture.

Revue Marocaine des Fruits et Primeurs de l'Afrique du Nord.

Revue Politique et Parlementaire.

Revue Vinicole.

Sans Fil.

Situation Economique et Financière (La).

Transports.

Transports Modernes (Les).

Union des Epiciers.

Union Laitière (L').

Usine (L').

Zeitschrift des Vereines Deutscher Ingenieure.

PUBLICATIONS DU B. I. T.

Répartition des Matières premières ou des Denrées alimentaires, Série B, n° 2, 1920.

L'Alimentation des Travailleurs et la Politique Sociale, Série B, n° 23, 1936.

Contribution à l'Etude de la Comparaison Internationale du Coût de la Vie, Série N, n° 17, 1932.

La Comparaison Internationale du Coût de la Vie, Série N, n° 20, 1934.

Annuaire des Statistiques du Travail, 1935-36.

PUBLICATIONS DE LA S. D. N.

En particulier :

Les questions agricoles au point de vue international, 1927.

Note sur le taux des tarifs de Chemins de fer, 1927.

La Crise agricole, 2 vol., 1931.

Le Commerce international de certaines matières premières et denrées alimentaires par pays d'origine de consommation, 1935.

Le Problème de l'Alimentation, 4 vol., 1936.

Revue de la Situation économique mondiale, 1935-36.

Annuaire statistique de la S. D. N.

THESES

BAUDIER. — *Le Commerce du bétail et de la viande en France*, Paris 1914.

CAMBAZARD. — *La Vie chère et le Commerce de la viande de boucherie*, Dijon 1933.

COUV RAT-DESVERGNES. — *Recherches sur les principes économiques qui doivent servir de base à l'établissement de tarifs de transports des marchandises par chemins de fer*, Paris 1912.

DODY. — *De l'influence de la variation des prix sur la consommation*, Dijon 1928.

DUBEL. — *Le Transport des denrées périssables par chemins de fer*, Paris 1914.

FERRADOU. — *La Navigation intérieure en France. Son état actuel*, Bordeaux 1933.

FLANDIN. — *Rôle et initiatives de la Compagnie P.-L.-M. dans la mise en valeur des productions agricoles et industrielles de la vallée du Rhône*, Paris 1931.

GIRARD. — *L'exploitation rationnelle des chemins de fer en France*, Montpellier 1928.

JEANNENEY. — *Essai sur les mouvements de prix en France depuis la stabilisation monétaire*, Paris 1936.

LAVIE. — *La concurrence du rail et de la route*, Lyon 1933.

104 L'INCIDENCE DES TARIFS DE TRANSPORT SUR LES PRODUITS

LILLET. — *Considérations économiques sur la tarification française des transports de marchandises par chemins de fer*, Bordeaux 1903.

MARCILLAUD. — *Les Transports agricoles en France*, Paris 1907.

MAS. — *Transports ferroviaires et routiers*, Lyon 1936.

MEDEAU. — *De la concurrence entre la navigation intérieure et le chemin de fer*, Bordeaux 1909.

MITJAVILLE. — *Des principes de perception des droits en matière de transports par chemin de fer*, Bordeaux 1909.

OLMI. — *Les Tarifs de chemins de fer d'intérêt général*, Montpellier 1911.

PEAUDECERF. — *Les Tarifs spéciaux de chemins de fer*, Aix 1908.

PRAULT. — *Le Problème du Vin à Paris*, Paris 1934.

RICHARD. — *Le Marché du Vin à Paris*, Paris 1934.

VARRET. — *Le prix du transport par chemins de fer*, Paris 1907.

VILLAIN. — *Le Réseau du Nord*, Paris 1932.

VIRLOGEUX. — *Quelques aspects de l'évolution des prix au siècle dernier et en notre temps*, Paris 1927.

TABLE

INTRODUCTION	1
§ 1. — La résistance à la baisse des prix de détail en France.	1
§ 2. — L'étude de l'incidence des tarifs de transport sur le prix de vente des produits agricoles en France.	2

PREMIÈRE PARTIE

L'INCIDENCE DES TARIFS DE TRANSPORT SUR LE PRIX DE VENTE DES PRODUITS AGRICOLES

CHAPITRE PREMIER. — Les tarifs français de chemins de fer. . .	5
<i>Section préliminaire.</i> — La part des Chemins de fer dans l'approvi- sionnement de Paris	5
<i>Section 1.</i> — Les tarifs de chemins de fer et les impôts sur les mar- chandises.	6
<i>Section 2.</i> — Comparaison des tarifs actuels de chemins de fer avec ceux de 1913	8
<i>Section 3.</i> — Comparaison sommaire des tarifs français et des tarifs étrangers.	9
CHAPITRE II. — Les frais de transport qui grèvent la viande. .	12
<i>Section 1.</i> — La viande	12
<i>Section 2.</i> — Les volailles	21
CHAPITRE III. — Les produits laitiers et les œufs	23
<i>Section 1.</i> — Le lait.	24
<i>Section 2.</i> — Le beurre	28
<i>Section 3.</i> — Fromages	31
<i>Section 4.</i> — Les œufs.	33

106	L'INCIDENCE DES TARIFS DE TRANSPORT SUR LES PRODUITS	
CHAPITRE IV. —	Légumes et fruits.	37
<i>Section 1.</i> —	Légumes.	38
<i>Section 2.</i> —	Fruits.	45
CHAPITRE V. —	L'incidence des frais de transport dans le prix de vente de quelques autres produits agricoles.	54
§ 1. —	Le pain.	54
§ 2. —	Le vin	57
§ 3. —	Le poisson	60
CHAPITRE VI. —	La part des frais de transport dans le prix de quelques denrées agricoles non produites en France	63
<i>Section 1.</i> —	Fruits et légumes	64
<i>Section 2.</i> —	Viande tunisienne et café du Brésil.	69
CHAPITRE VII. —	Comparaison sommaire avec les pays étrangers.	71
CHAPITRE VIII. —	L'incidence des tarifs de transport sur le prix de vente des produits agricoles en France est très variable.	76

DEUXIÈME PARTIE

L'INCIDENCE DES VARIATIONS DES TARIFS DE TRANSPORT DANS LE PRIX DE VENTE DES PRODUITS AGRICOLES

§ 1. —	Théorie de l'incidence des variations de tarifs sur le prix de vente des produits agricoles	83
§ 2. —	Diminution de tarifs	86
§ 3. —	Augmentations de tarifs.	89
CONCLUSION. —	La lutte contre la vie chère en France par l'abais- sement des tarifs de transport	91
§ 1. —	L'effort des réseaux.	91
§ 2. —	L'effort des pouvoirs publics.	92
§ 3. —	L'insuffisance de ce procédé	93
ANNEXE		95
BIBLIOGRAPHIE		97

